Cena egz. 25 zł

MŁODZIEŻ MORSKA

LIGA MORSKA | Nr 3 | WARSZAWA GDYNIA | marzec 1948 r. | Rok IV | MARYNARKA WOJENNA



Wiosenna toaleta kotwicy. fot. W.A.F., Uklejewski

TREŚĆ NUMERU 3:



Przyszli polscy żeglarze — Zdjęcie nadesłane przez Koło Szkolne L. M. w Tarnowskich Górach. — fot. J. Melcer, Tarn. Góry

MŁODZIEŻ MORSKA

Warszawa — Gdynia

MARZEC 1948 r.

Nr. 3. Rok IV.

Zwycięstwo nad Bałtykiem

Starym, wojennym traktem Krzywoustego wiódł szlak bojowy 1 Armii, gdy w historyczne dni marca 1945 r. przerzynała się ona wśród walk, ku Kołobrzegowi. Zaprzepaszczona spuścizna Bolesławów, po tysiącletniej blisko niewoli wracała do Polski, wyzwalana bagnetem polskiego i radzieckiego żołnierza. Krew żołnierska zespoliła na powrót z krajem oderwane przez germańskich najeźdźców Pomorze Zachodnie. Po sześcioletniej niewoli, Polska wracała nad Bałtyk potężnym frontem od Gdańska i Gdyni, przez Kołobrzeg, ku Szczecinowi. Wracała potężniejsza i lepiej przygotowana do objęcia Bolesławowego dziedzictwa.

Strudzony wojennym znojem żołnierz Odrodzonego Wojska Polskiego łamał opór niemiecki na drodze ku Bałtykowi — w pełni świadomości historycznej wagi powrotu nad morze. W dalekich, cichych lasach nad Oką, w krwawej bitwie pod Lenino, wykuwała się nowa myśl morska Polaków, rodziła się w umysłach polityków i żołnierzy wizja Polski Morskiej z szerokim dostępem do morza. Od pierwszych chwil organizacji Związku Patriotów Polskich w ZSRR i powstawania 1 Dywizji Kościuszki, program morski stanowił nieodłączny punkt każdej politycznej deklaracji i każdego wystąpienia na forum międzynarodowym.

Program ten znalazł się też nie przypadkowo wśród naczelnych haseł Lipcowego Manifestu PKWN-u. Był on wyrazem nowej, realnej myśli morskiej polskiego obozu demokracji. Sojusz z silnym wschodnim sąsiadem i posiadanie własnej siły zbrojnej, gwarantowały wprowadzenie tej myśli w czyn.

Marsz polskich i radzieckich dywizji ku morzu zakończył się pełnym rozbiciem wroga. Wielka operacja bałtycka sojuszniczych wojsk, przeprowadzana równocześnie na odcinku wschodnim i zachodnim Wybrzeża, uwieńczona została całkowitym zwycięstwem. Nie pomogło Niemcom umocnienie Prus Wschodnich i zatopienie Żuław, ani twardy Pomorski Wał — zwycięski pochód walecznych wojsk przełamywał każdą przeszkodę. Gdy na wschodnim odcinku, na Gdańsk i Gdynię nacierały oddziały radzieckie pod dowództwem marsz. Rokossowskiego, wspomagane przez 1 Brygadę Pancerną Wojska Polskiego im. Westerplatte, na Kołobrzeg i Szczecin uderzały wojska radzieckie marsz. Żukowa, oraz grupy 1 Armii W.P. Na tych dwóch drogach powrotu nad Bałtyk, rozgrywały się w marcu zacięte, krwawe walki. Żołnierz polski parł na północ z przemożną, niepowstrzymaną siłą. Wiatr od morza witał go i przyzywał. Rodził się orężny wyścig ku morzu.

Pod ciosami polskiego żołnierza załamywały się jedna po drugiej niemieckie linie, wróg cofał się. Na przedwojenny skrawek Wybrzeża i na ziemie Zachodniego Pomorza wkraczały polskie oddziały w chwale zwycięstwa.

18 marca 1945 r. polski żołnierz zdobywa szturmem piastowski gród Kołobrzeg, stając jak ongiś wojowie Krzywoustego, na brzegu otwartego Bałtyku. Po krwawym boju żołnierze wchodzą w chłodne zielonkawe fale polskiego morza, zatykając w jego dno biało-czerwony sztandar. Fronty drgały jeszcze w spazmatycznych konwulsjach, rozszarpywane klinami czołgów i gradem pocisków, wróg bronił się jeszcze zaciekle, nie rezygnując ze zwycięstwa, a nad Bałtykiem powiewała już polska flaga. Wielkie, zachodnie Wybrzeże wracało do Polski.

Gdy po zdobyciu Kołobrzega oddziały 1 Armii kontynuowały swe natarcie w kierunku na zachód, na Szczecin — na wschodnim odcinku Wybrzeża toczyła się walka o Gdynię i Gdańsk. Brygada Pancerna im. bohaterów Westerplatte, wraz z wydzielonymi grupami uderzeniowymi fizylierów, współdziałając z wojskami radzieckimi, przystąpiła do natarcia na Gdynię, zdobywając po ciężkich bojach dnia 28 marca ten najmłodszy port na Bałtyku — chlubę polskiej gospodarki morskiej. Na wyzwolenie czekało jeszcze odwiecznie polskie, lecz nieszczęśliwe miasto Gdańsk.

Polskie czołgi i polscy piechurzy, przedzierali się staromiejskimi, wąskimi uliczkami Gdańska, niszcząc wrogie oddziały. Huk dział i terkot automatów, obwieszczały powrót tego miasta do Macierzy. Na Dworze Artusa po wielu wiekach zatrzepotała znów polska flaga narodowa. Ostatni akt sprawiedliwości dziejowej rozegrał się na Westerplatte. Tam, gdzie polski żołnierz w dni września dał świadectwo swego bohaterstwa, tam, 3 kwietnia 1945 roku dokonała się sromotna klęska i hańba niemieckiej armii. O wiele silniejszy niż polska załoga Westerplatte z r. 1939 garnizon niemiecki, poddaje się bez walki. Tragiczny wrzesień 39 r. zostaje w pełni pomszczony przez żołnierza Odrodzonego Wojska Polskiego.

Zwycięstwo nad Bałtykiem stało się wstępem do ostatniej ofensywy i zdecydowanego zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami. Gdy w maju, na murach Berlina obok flagi ZSRR zatknięty został ręką polskiego żołnierza sztandar polski, odzyskane Wybrzeże polskie od Elbląga po Szczecin święciło dzień Zwycięstwa, przystępując do pracy nad dźwignięciem z ruin swych portów i miast. Po krwawej, znojnej walce, rozpoczęła się niemniej twarda i ciężka praca, praca nad budowaniem gmachu Polski Morskiej. Dziś, w trzy lata od chwili odzyskania i wyzwolenia szerokiego polskiego Wybrzeża, wyniki tej ogromnej, zwycięskiej pracy na morzu winny być bodźcem do dalszych sukcesów na polu odbudowy. .

Przed trzema laty w Kołobrzegu



Zakończyły się ciężkie, uporczywe walki o Wał Pomorski a rozbite jednostki niemieckie wycofywały się pospiesznie na zachód i północ w kierunku od dawna zaplanowanych punktów ewakuacyjnych w Szczecinie i Kołobrzegu, skąd miały być przerzucone na zaodrzańskie tereny Niemiec. W tym mniej więcej czasie dowództwo I Frontu Białoruskiego marsz. Żukowa zaplanowało, celem zapobieżenia takiej ewakuacji, jak najszybsze opanowanie Pomorza Zachodniego wraz ze Szczecinem, oraz zdobycie Kołobrzegu. Operacja ta nazwana została „Operacją Bałtycką". Jak wiemy wzięła w niej udział na odcinku kołobrzeskim także I Armia W. P.

Zdecydowano się na dwa uderzenia: pierwsze na Kołobrzeg, drugie zaś na ujście Odry. Zbliżał się koniec lutego. Oddziały polskie dokonywały wówczas uzupełnienia ludzi, sprzętu bojowego i zaopatrzenia przed nowym atakiem. Tylko w niektórych punktach naszego odcinka frontu toczono walki o charakterze lokalnym, zmieniając równocześnie zachodni kierunek natarcia na północno-zachodni.

Wczesno-wiosenny ranek pierwszego marca 1945 r. Powietrzem wstrząsnął na całym Froncie potężny grzmot artylerii. Rozpoczynało się natarcie wstępne „Operacji Bałtyckiej", trwające wśród krwawych walk przez dwa dni, w wyniku którego front został przełamany, a oddziały polskie i radzieckie ruszyły wyrwą w kierunku Kołobrzega. Przybyły niedawno młody żołnierz przechodził swój chrzest bojowy przed decydującą rozprawą. Rozpoczął się pościg za cofającymi się Niemcami. Przez pięć dni jednostki nasze parły naprzód rozmiękłymi od roztopów drogami, mimo niesprzyjającej pogody. Czoło stanowiły 3 i 6 D. P., które już w dniu 7 marca osiągnęły linię Prośnica — Kenca Zdrój — Kołobrzeg, stanowiącą zewnętrzny pierścień obronny.

Tymczasem w Kołobrzegu Niemcy gorączkowo gromadzili siły i przygotowywali obronę miasta i portu — ostatniej deski ratunku na tym odcinku. Stworzono trzy linie obronne wewnątrz miasta, obsadzone silnie przez artylerię lekką a nawet czołgi. Oddziały obronne składały się z piechoty, artylerii, niedobitków jednostek pancernych, pomocniczych oddziałów lotniczych, batalionów pospolitego ruszenia, resztek francuskiej dywizji ochotniczej „Charlemagne", resztek SS „Lettland", marynarzy i dywizji bezpieczeństwa, złożonej z ss-owców i żandarmów, łącznie około 14 tysięcy ludzi. Każdy dom, każda piwnica, strych, czy mieszkanie na piętrze, górujące nad jakimś mniejszym lub większym odcinkiem krzyżujących się ulic, zamienione zostały na punkty obronne, zaopatrzone w broń maszynową, „pięści przeciwpancerne", lekkie działka przeciwpancerne i przeciwlotnicze. A zatem trzeba było zdobywać każdy dom z osobna, każdą piwnicę czy strych. Obie strony zdawały sobie doskonale sprawę, że walka ta jest ostateczna, że chodzi tu o „być albo nie być", że będzie ona prowadzona bez litości do końca. Niemcy bronili ostatniej „deski ratunku" przed zagładą, Polaków parła chęć zemsty nad wrogiem, wola oswobodzenia starych polskich ziem i Bałtyku, świadomość spełnienia misji dziejowej, toteż walki o Kołobrzeg stały się prawdziwą epopeą żołnierza polskiego.

Często w czasie walk mgła zasłaniała wszystko swym biało-mlecznym całunem, przy stałym akompaniamencie morskiego wichru uparcie padał deszcz. Zdawać by się mogło, że wtedy cichło na odcinkach walk i tylko pojedyńcze, przerywane serie, wystrzały lub wybuchy granatów, a w nocy łuny, mówiły o tym, że obie strony czuwają. Żołnierze w okopach, leżących bliżej morza łowili wtedy chciwie uchem szum rozhukanego Bałtyku, którego częstokroć nie znali, a do którego przeszli tysiące kilometrów w ciągłych bojach, aż z nad Oki. Wtedy nierzadko ruszali ochotniczo na zwiady uzbrojeni w wiązkę granatów i automat, szukając gniazd oporu wroga, bunkrów, czy zamaskowanych punktów ogniowych. Jakże pilno im było do tego morza!

W czasie takiej wyprawy zginął ppor. Maliszewski, dowódca plutonu kierowniczego jednej z jednostek artylerii. Zginął kilkadziesiąt metrów od bunkru, w chwili, gdy podawał telefonicznie swym artylerzystom jego położenie. Podczas zdobywania stacji kolejowej poległa na polu chwały ppor. Emilia Gerczak, dowódca plutonu fizylierów. Poległa, prowadząc swych chłopców do szturmu, ostatnim swym słowem „Naprzód" wskazując kierunek ataku. W Kołobrzegu poległ również dowódca jednostki artylerii przeciwlotniczej ppłk. Przybylski, Polak, urodzony w Związku Radzieckim, który od pierwszej chwili istnienia polskich oddziałów szedł w ciągłych walkach do swej nieznanej Ojczyzny. Oddał młode życie za polski Bałtyk.

W walkach o Kołobrzeg nasz żołnierz sprytem, odwagą i poświęceniem torował sobie drogę do zwycięstwa. Walczył o każdy dom, piętro.

czepiając się wnęk murów czy rynien dachowych, byle dotrzeć do celu. Z nocnych samotnych wypraw wracał z „językiem", uzbrojony w niemiecki sprzęt po zęby, wybierał sobie najcięższe zadania, nieczuły na świst kul, czy huk walących się domów. Niesposób nie wspomnieć tu kpr. Strąkowskiego, kpr. Sroki, strz. Jarosza, plut. Sokołowskiego, Śliwińskiego, por. Baranowskiego, ppor. Szymanowskiego i wielu, wielu innych, których nazwiska nierozerwalnie związały się ze słowem „Kołobrzeg".

Ze słowem tym związane jest także nazwisko plut. Grzejka, z jednego z oddziałów broni maszynowej 6 D. P., jako tego, który pierwszy znalazł się nad Bałtykiem, który pierwszy rzucił w spienione fale biało-czerwoną chorągiew, symbol objęcia przez Polskę Wybrzeża wracającego po tylu latach do Macierzy. Plut. Grzejek wyszedł w dniu 8 marca 1945 r. wraz z patrolem w kierunku, skąd dobiegał szum morza i po kilkuset metrach przedzierania się przez lasek i zarośla, znalazł się nad brzegiem.

Walki w ciągu dziewięciu dni przenosiły się kolejno z pierwszej na drugą, a następnie na trzecią niemiecką linię obronną, która nie wytrzymała w końcu naporu naszych wojsk i pękła. W nocy z 17 na 18 marca przeprowadzono ostatnie przygotowanie artyleryjskie i szturm trzeciej linii. Rozgorzały na krótko krwawe, zacięte walki. Niemcy ewakuujący się na statki i barki, usiłowali w panice opuścić port, lecz nie udało im się to. Padła rankiem twierdza i port, na wieży latarni morskiej zatrzepotała biało-czerwona chorągiew, symbol naszego powrotu na te ziemie. Ostatnie, zwycięskie salwy polskiej artylerii, skierowane były na niemieckie niedobitki, śpiesznie uchodzące na Bałtyk, gdzie stawały się łupem szturmowców i myśliwców, tonących w lodowatej wodzie. Pozostali na lądzie, w liczbie około 6.000 ludzi dostali się do niewoli. Tak to starannie przygotowana ewakuacja spaliła na panewce, zawiodła tak szeroko reklamowana „niemiecka organizacja". Pierwszy etap „Operacji Bałtyckiej" został zrealizowany.

Przez wiele jeszcze dni miasto dymiło, tonąc nocą w czerwonych łunach pożarów. Pierwszych przybyszów spotykały wybuchy min i pocisków, pozostawionych przez Niemców, gruzy, zwały pozostawionego sprzętu wojennego, świeże mogiły poległych, głucha pustka i martwota. Mimo to, wiosną tego roku przybyli do miasta pierwsi osadnicy, nowi mieszkańcy Kołobrzega, zwiastuny jego nowego życia.

Dziś, po trzech latach, Kołobrzeg jest już sześciotysięcznym miastem, rozwijającym się coraz lepiej. Coraz więcej ludzi widać na ulicach, a dziatwa gromadnie śpieszy rankiem do polskiej szkoły. Wstają z ruiny warsztaty i fabryki, budzi się do życia najważniejszy ośrodek miasta i powiatu — port kołobrzeski, przygotowujący się do niedalekiego już dnia rozpoczęcia normalnej pracy przeładunkowej. Nabrzeża zapełniły się ludźmi, tory kolejowe czerwonymi sznurami towarowych wagonów z węglem. Latarnia morska błyska swym światłem, jakby sygnalizowała swoją gotowość przyjęcia statków. Kołobrzeg wchodzi na drogę nowego, lepszego i twórczego życia, stając się czynnym kółkiem w wielkiej maszynie państwowej.

A na wieży latarni wiatr od Bałtyku trzepoce dumnie biało-czerwoną banderą...

(wol.)

Powrót nad Bałtyk

Leżeliśmy w okopach nad Wisłą. Od północnego zachodu wiał rzeźki, mroźny wiatr. Był styczeń 1945 r. W załomie rowu strzeleckiego przycupnęło kilku zmarzniętych, niewyspanych żołnierzy. Zielone rogatywki zsunięte na uszy i czoła, zmięte i wybrudzone ziemią zatraciły nie tylko swój wojskowy fason, ale i kolor. Zapadał wieczór, milkły cekaemy i moździerze, nad front nadpływała cisza przecinana tylko z rzadka głuchą przemową dział. Tylko wiatr z północy coraz silniej zginał stojące nad brzegiem rzeki samotne sosny, sunąc z wyciem po śnieżnym przedpolu.

„To od morza wieje, od naszego Bałtyku" — jakby do siebie odezwał się półgłosem jeden z żołnierzy.

„A ty skąd tak się znasz na morskich wiatrach?„ — próbował zażartować siedzący obok kolega. Odpowiedź nastąpiła szybka i nieoczekiwana: „Jestem marynarzem!". Oczy mówiącego te słowa zatliły się ogniem dumy. Chociaż już wiele lat minęło, od czasu, kiedy pożegnał się w tragiczne dni września z polskim morzem, a teraz, po wyzwoleniu, w zielonym mundurze z „piechocińskim karabinem" w ręku znalazł się w rowie strzeleckim, czuł się nadal marynarzem. I dlatego właśnie mówił, że *jest* marynarzem, a nie — że nim *był*. Marynarz w okopach — to rzecz niezwykła, zwłaszcza dla młodych chłopców, przybyłych do wojska z głębi kraju. Nic też dziwnego, że siedzący obok żołnierze przysunęli się bliżej mówiącego. Opowiadał teraz o swej służbie na okręcie, o rejsach, o wojnie na Wybrzeżu. Pytali go o to i owo, głosem przyciszonym, jak to na froncie.

„Wrócisz prędko nad morze do swojej Marynarki. Ofensywa, do której przygotowujemy się, na pewno nie zatrzyma się wcześniej, niż na brzegu morza!" — zapewniali marynarza koledzy. Wierzył w to święcie. Cieszył się, że już tak blisko do Gdyni i Gdańska. Liczył dni i godziny, zbliżające do przypuszczalnej ofensywy.

• • •

Ruszyła 12 stycznia. Z okopów frontowych od Narwi po Karpaty podniosły się szeregi radzieckich i polskich żołnierzy. Wielki, radosny krzyk ruszających do ataku szeregów zmieszał się z rykiem tysiącznych wystrzałów armatnich i detonacjami bomb. Niczym gromem rażony, pryskał cementowany z zajadłością front niemiecki. Po raz drugi przewaliła się nawałnica wojenna przez lewobrzeżną Polskę, niosąc tym razem wyzwolenie umęczonej ludności.

Dywizje 1 Armii Wojska Polskiego manewrem oskrzydlającym zdobyły Warszawę, startując do wielkiej ofensywy w kierunku na północno-zachód, na Bałtyk. Ciężki bojowy szlak doprowadził polskich żołnierzy pod Kołobrzeg i Szczecin. Przełamując w krwawych, zwycięskich walkach Wał Pomorski, dywizje polskie pokonały ostatnią przeszkodę na drodze ku polskiemu morzu. Ich walka i trud wróciły Polsce stare piastowskie ziemie nadbrzeżne i porty.

Na wyzwolenie czekały jednak także młoda Gdynia i stary Gdańsk. W akcji oswobodzenia tych portów nie mogło zabraknąć polskich żołnierzy. Naczelny Dowódca rozkazuje wydzielić z szeregów 1 Armii Brygadę Pancerną im. Bohaterów Westerplatte i oddziały piechoty. Powstała w ten spo-

sób samodzielna grupa uderzeniowa przystąpiła do wspólnej akcji bojowej z armią radziecką, celem zdobycia Gdyni i Gdańska. Atak polskiej grupy czołgów i oddziałów detaszowanych wyszedł z południa w kierunku na Wejherowo i Gdynię. Dywizje radzieckie pozostające pod dowództwem marszałka Rokossowskiego przeprowadzały w tym czasie głęboki manewr oskrzydlający wojska niemieckie zgrupowane w Prusach Wschodnich, dążąc do odcięcia ich od zachodniej grupy armii. Doskonale przeprowadzona operacja udała się w zupełności i w drugiej połowie marca 1945 r. dywizje radzieckie uformowane w klin przebiły się między Gdańsk a Gdynię, docierając do morza. Los wojsk hitlerowskich w tym rejonie został tym samym przesądzony. Rozcięte i rozbite musiały ulec zniszczeniu, lub poddać się. Trzeciej ewentualności nie było... chyba rzucenie się w morze.

W tym czasie, gdy żołnierz radziecki szturmował Gdynię, Sopot, Oliwę i Gdańsk od południa i wschodu, polska brygada pancerna przebijała się od południowego zachodu, poprzez umocnienia niemieckie, kierując się na Gdynię i Gdańsk. Polskie czołgi, obsadzone fizylierami przedzierały się przez linie niemieckie, wpadając do wsi i miast, leżących na szlaku prowadzącym do Gdyni. Wkraczających polskich czołgistów i żołnierzy, witali serdecznie i gościnnie Kaszubi, okazując swą wdzięczność za wyzwolenie. Polski desant czołgowy po zdobyciu Wejherowa i po ciężkiej bitwie pod Janowem przystąpił do bezpośredniego ataku na Gdynię od strony Orłowa i Kacka.

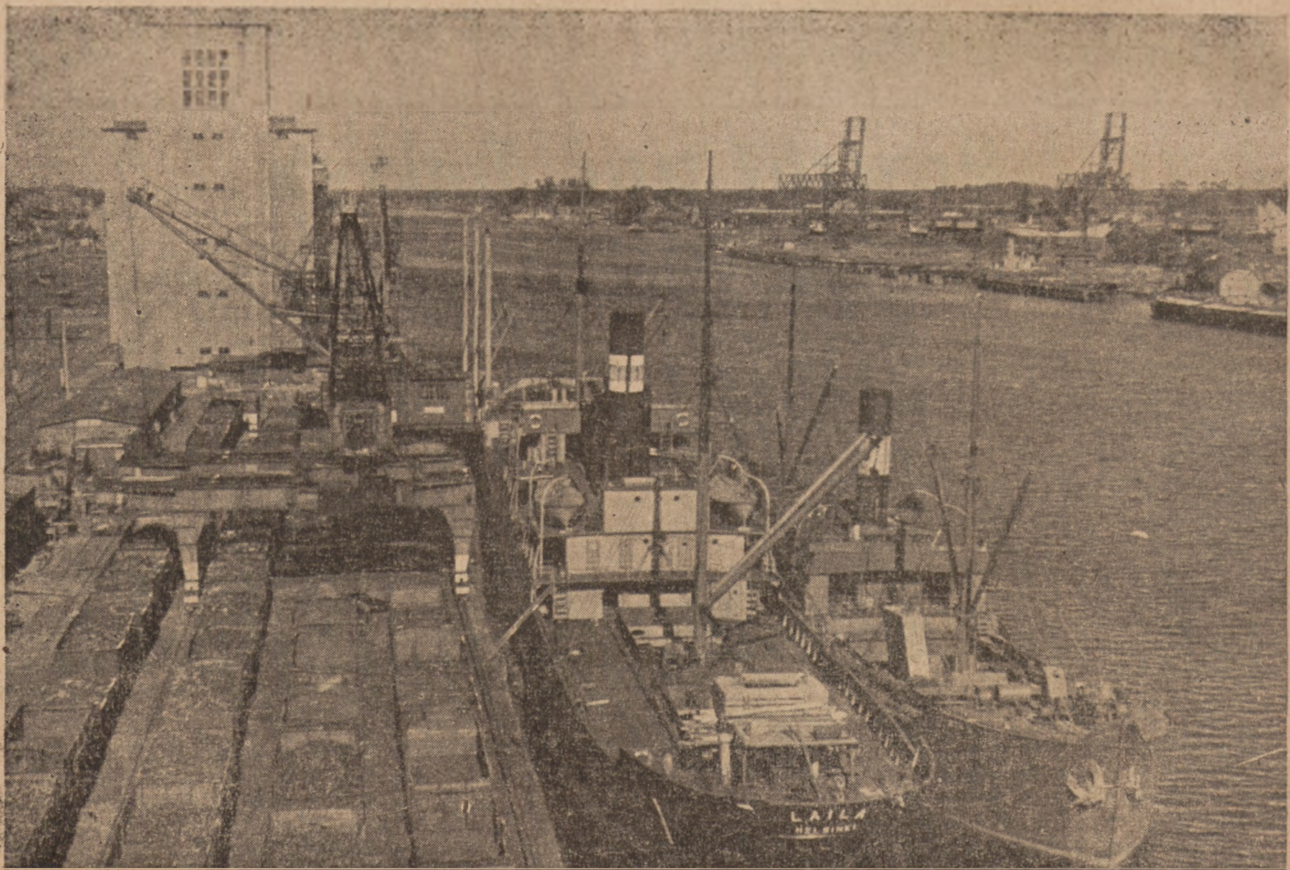
Po krwawych walkach nad ranem 26 marca, polskie oddziały dotarły do przedmieść Gdyni, a już dnia następnego wdarły się w śródmieście, tocząc walki uliczne. Niemcy stawiali zacięty opór, wycofując się na Kamienną Górę i Oksywie. Przy pomocy radzieckich „katiusz" udaje się ostatecznie złamać ich opór i dnia 28 marca Gdynia jest całkowicie wolna od hitlerowskich okupantów.

Armia marszałka Rokossowskiego w międzyczasie wyzwoliła Sopot i Oliwę, i przystąpiła do szturmu Gdańska. W operacji tej nie zabrakło polskiego oręża. Jedna z kompanii czołgowych Brygady im. Westerplatte otrzymuje rozkaz wzięcia udziału w natarciu na to stare polskie miasto. Już w dniu 25 marca czołgi polskie uderzają przez Orłowo, Sopot i Oliwę na Gdańsk. Po zajęciu pozycji wyjściowej na przedmieściu Wrzeszcz, kompania przystąpiła wspólnie z oddziałami radzieckimi do szturmu miasta. Czołgi z białymi orłami, obsadzone polskimi fizylierami, wdzierały się w wąskie ulice płonącego starego Gdańska, niszcząc niemieckie oddziały. Ruiny polskich kościołów i Dworu Artusa były świadkami bohaterstwa polskich żołnierzy, pieczętujących własną krwią polskość Gdańska. Pod naporem radzieckich i polskich wojsk, Niemcy wycofywali się na Westerplatte. Tu nastąpiła ich zagłada. Nie potrafili zdobyć się na obronę tej ostatniej placówki. Nie odważyli się pójść śladem bohaterskiej załogi polskiej sprzed. 6 laty.

Biała chorągiew, którą w dniu 30 marca Niemcy wywiesili nad Westerplatte, była symbolem całkowitego załamania się obrony niemieckiej i zwiastowała wyzwolenie Gdańska. Obrońcy Westerplatte z września 1939 r. zostali pomszczeni.

Na tym jednak nie skończyły się walki Brygady Pancernej o Wybrzeże. Trzeba było rozbić wszystkie pozostałe jeszcze „przy życiu" oddziały broniących się rozpaczliwie Niemców. Dopiero dnia 5 kwietn. Wybrzeże polskie zostało całkowicie wyzwolone. Zwycięstwo zostało osiągnięte walecznością i poświęceniem polskich żołnierzy, wśród których znalazł się także niejeden marynarz — obrońca Wybrzeża z roku 1939. W ostatnich dniach marca do palącego się Gdańska wkraczają już młodzi marynarze 1 Batalionu Morskiego, który staje się zaczątkiem Odrodzonej Marynarki Wojennej.

Mija już trzy lata od chwili wyzwolenia Wybrzeża, jednak pamięć o czynach żołnierzy polskich i radzieckich nie przeminęła. Nie tylko nazwy ulic gdyńskich i gdańskich, noszących imiona marszałka Rokossowskiego i Brygady Pancernej im. Bohaterów Westerplatte, ale i hołd składany rokrocznie przez społeczeństwo Wybrzeża, jest wyrazem wdzięczności za wielkie dzieło wyzwolenia tej ziemi.



Wyzwolony Gdańsk przeładowuje dziś tysiące ton towarów.

JAK POWSTAWAŁA ODRODZONA MARYNARKA WOJENNA

Długa i ciężka była droga z Lublina do Gdyni.

Gdy w drugiej połowie 1944 r. Naczelny Dowódca WP. wydał rozkaz o sformowaniu 1 Batalionu Morskiego, do Lublina „nadpłynęły" setki ochotników. Wieść bowiem o powstaniu pierwszej formacji morskiej obiegła szybko wyzwolone dzielnice kraju, wywołując zrozumiałe zainteresowanie. Ze wszystkich stron ciągnęli też do Lublina kandydaci na „wilków morskich". Lublin stał się od tej chwili ośrodkiem szczególnego zainteresowania, zwłaszcza ze strony tych, którzy już mieli do czynienia z pracą na Wybrzeżu. Nie zabrakło też w szeregach formującego się w Lublinie Batalionu prawdziwych marynarzy, których różne koleje losu, przez walki wrześniowe i obozy niemieckie, doprowadziły wreszcie do Lublina. Oni też stali się kadrą Morskiego Batalionu. Resztę stanowili ochotnicy, często już doświadczeni frontowi żołnierze, którzy jednak nie „mieli zielonego pojęcia o marynarskim fachu", jak mówili z pobłażaniem „przedwojenni marynarze".

Aby zaradzić tej „morskiej ignorancji" rozpoczęto z miejsca „suche szkolenie morskie". Dowódca Batalionu kmdr. ppor. Kopiec i kilku oficerów Marynarki, którzy różnymi drogami dotarli do Lublina, stali się instruktorami, mając do pomocy kilku starych bosmanów z floty morskiej i rzecznej. Na wykładach szkoleniowych i ćwiczeniach upłynęło prawie pół roku. Żmudne życie koszarowe miało jednak wiele momentów jasnych, wesołych, zwłaszcza po ćwiczeniach w sobotę, lub niedzielę, kiedy to „na przepustkę" wychodziło się do miasta. Marynarze z Morskiego Batalionu, jakkolwiek ubrani przeważnie w zielone mundury, stanowili nie lada atrakcję dla mieszkańców Lublina, a w pierwszym rzędzie dla płci nadobnej. Ocalone cudem przez starych marynarzy z flotylli pińskiej, „autentyczne rekwizyty munduru marynarskiego" wywoływały już prawdziwy entuzjazm. Sympatia, jaką cieszyli się chłopcy z Morskiego Batalionu wśród obywateli, miała jednak głębsze podłoże. Pod wpływem Manifestu Lipcowego głoszącego walkę o powrót zachodniego wybrzeża wraz ze Szczecinem do Polski, budziły się w narodzie nowe dążenia ku morzu, budziło się zrozumienie ważności szerokiego dostępu do morza.

Batalion Morski stał się nie tylko wyrazem realnej morskiej myśli politycznej Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego, ale zarazem pragnień całego narodu. Stacjonując w tymczasowej stolicy Polski, marynarze szerzyli idee morza, stawali się jej propagatorami. Czekało ich jednak nowe zadanie: marsz ku morzu. Perspektywą tą żyli przez wiele miesięcy, nasłuchując z niecierpliwością odgłosów z frontu nad Wisłą. Batalion liczył już przeszło 200 marynarzy. Gdy więc 12 stycznia 1945 r. ruszyła wielka ofensywa, napięcie oczekiwania na wymarsz wzrastało z dnia na dzień. Wreszcie w początkach lutego nadchodzi rozkaz wymarszu na północ.

Z Lublina Batalion wyrusza do Włocławka, gdzie zatrzymuje się na dłuższy postój. Przemarsz marynarzy wywołuje szczerą radość mieszkańców wsi i miasteczek, przez które przeciągał Batalion w swym pochodzie ku Bałtykowi. Marynarze otrzymali już prawdziwe marynarskie mundury, wyglądali więc imponująco. Jedna z kompanii bierze udział w wielkiej defiladzie wojsk 2 Armii maszerujących na front. Dnia 25 lutego w Warszawie przed Prezydentem i Naczelnym Dowódcą przedefilowali marynarze, zdobywając z miejsca sympatię warszawiaków. Najlepszym tego dowodem były brawa i okrzyki „Niech żyje marynarka!". Obok piechoty, artylerii, saperów i czołgów — po raz pierwszy po wojnie stanęli marynarze.

Pierwszy „suchy rejs" do Bałtyku nie przebiegał całkiem spokojnie. Niejednokrotnie oddziały Batalionu brały udział w prześladowaniu rozbitych, dywersanckich oddziałów niemieckich. Dalszy marsz na północ wzdłuż Wisły zbliżał z dniem każdym Batalion do morza.

O świcie dnia 3 kwietnia czoło Batalionu osiąga przedmieścia Gdańska. Stary polski port pali się zniszczony przez hitlerowskie hordy. Bronią się jeszcze gdzieniegdzie niemieckie wojska, rozproszone i rozbite przez armię radziecką i oddziały polskie. Główne ich siły zostały zepchnięte na Westerplatte. Kompania desantowa Batalionu Morskiego pod dowództwem kpt. Jereczka otrzymuje rozkaz zaatakowania pozycji niemieckich na Westerplatte. Marynarze zajmują pozycję wyjściową do szturmu.

Przed nimi leżał odwieczny wróg, ten sam, który zgniótł krwawo przemocą swych dział i samolotów obrońców Westerplatte w tragiczne dni wrześniowe. Jakże inaczej przedstawia się teraz sytuacja. Starzy marynarze pamiętający walki z 39 r. cieszą się taką okazją do rewanżu, gotując się do pomszczenia kolegów, poległych we wrześniu. Niestety, oddziały niemieckie nie odważyły się na powtórny pojedynek z polskimi żołnierzami. Na krótko przed rozpoczęciem szturmu polskich marynarzy, Niemcy jak gdyby przeczuwając co się święci, podnoszą nad Westerplatte... białą flagę. Tam, gdzie polski żołnierz dał dowód największego poświęcenia i waleczności, niemieccy żołnierze poddawali się bez walki.

Po wyzwoleniu Gdańska natychmiast wydzielono z Batalionu oddziały detaszowane, które pomaszerowały do Gdyni. Podczas, gdy w Gdańsku marynarze obsadzali swymi posterunkami stocznie, koszary i inne ważne punkty, w Gdyni ich koledzy zabezpieczali obiekty portowe, zajmując port wojenny i pierwsze jednostki pływające. Wkrótce na pierwszej jednostce Odrodzonej Mar. Woj., niewielkim „Korsarzu", powiewa znów jak przed laty bandera polska. Upływały miesiące, wzrastały szeregi marynarzy. Wracali z obozów, z zachodu, napływali ochotnicy z kraju. Powiększała się też flota, polskie okręty i statki wracały ze Szwecji i z Niemiec, inne otrzymaliśmy od ZSRR.

Batalion Morski został przeformowany w Kadrę Marynarki Wojennej, która stała się kuźnią młodych marynarzy, zasilających nieprzerwanie szeregi Odrodzonej Marynarki Wojennej. Tak zakończył się „suchy rejs" Morskiego Batalionu.

J. w.



Wymarsz na ćwiczenia.

fot. W.A.F. Uklejewski

Marsz. Żymierski wśród marynarzy



W drugiej połowie lutego br. przybył na inspekcję Głównego Portu Wojennego, Minister Obrony Narodowej marszałek Michał Żymierski. Marszałek dokonał przeglądu Portu i jednostek Marynarki Wojennej tam stacjonujących.

Szybki rozrost naszej młodej, Odrodzonej Marynarki Wojennej jest gwarancją bezpieczeństwa naszego szerokiego dostępu do morza, toteż Marszałek żywo interesuje się wszystkimi osiągnięciami i trudnościami rozbudowy naszej floty wojennej. Już niejednokrotnie Marszałek wizytował jednostki Marynarki Wojennej, udzielając w wielu wypadkach daleko idącej pomocy.

Podczas ostatniej wizyty, Marszałek Żymierski interesował się szczególnie stanem i poziomem wyszkolenia marynarskiego, podkreślając ważność tego zadania dla dalszego rozwoju naszej floty wojennej. Na inspekcji w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w krótkim przemówieniu wezwał kursantów i podchorążych do zwiększenia pracy i wysiłku dla osiągnięcia jak najwyższego poziomu wiedzy ogólnej i morskiej.

W rozmowach z marynarzami i kursantami Szkół, Marszałek Żymierski dowiadywał się o stanie ich materialnego zaopatrzenia i wysłuchiwał licznych próśb, załatwiając je niemal wszystkie przychylnie. Marynarze już od dawna cieszą się szczególną sympatią Marszałka, który jest wśród „marynarskiej wiary" bardzo lubiany. Każda Jego wizyta jest dla marynarzy głębokim i miłym przeżyciem, pozostającym długo w pamięci.

Marszałek na odprawie sztabowej wyraził zadowolenie z wyników swej inspekcji, dekorując za wybitne zasługi położone w dziele odbudowy i organizacji Odrodzonej Marynarki Wojennej, jej Dowódcę, kontradmirała Włodzimierza Steyera Orderem Polski Odrodzonej III kl. To wysokie odznaczenie jest uznaniem nie tylko dużych zasług Dowódcy, ale i wszystkich marynarzy Odrodzonej Marynarki Wojennej, która staje się coraz większa i coraz silniejsza.

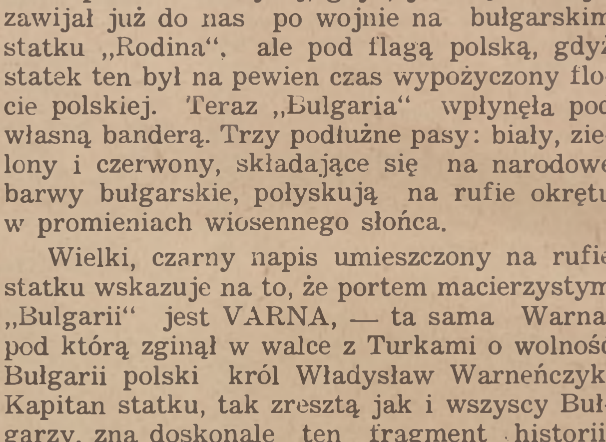
Z WIZYTĄ NA PIERWSZYM BUŁGARSKIM STATKU
w GDYNI

Przybycie pierwszego po wojnie statku bułgarskiego do Gdyni, stało się swego rodzaju „sensacją portową". Po wizycie jugosłowiańskiego statku „Kozara", największy bułgarski parowiec „Bulgaria" został niemniej ciepło przyjęty przez społeczeństwo Gdyni. Duży, pomalowany na kremowo statek pod biało - zielono - czerwoną banderą, stał się przez parę dni terenem licznych konferencyj i wycieczek. Gościnni marynarze bułgarscy z sympatycznym kapitanem statku Furoffem na czele, przyjmowali życzliwie każdą wizytę, oprowadzając zwiedzających po statku i opowiadając o swej ojczyźnie i jej flocie morskiej.

Udajemy się i my na pokład stojącego przy Nabrzeżu Holenderskim, bułgarskiego statku, by porozmawiać z przedstawicielami bratniego, słowiańskiego narodu i dowiedzieć się szczegółów o flocie bułgarskiej. Kapitan Furoff, starszy szpakowaty pan, wita nas życzliwym uśmiechem i uściskiem ręki. Nawiązujemy więc miłą przyjacielską pogawędkę w kabinie oficerskiej.

Kapitan zna Gdynię, gdyż, jak się okazuje, zawijał już do nas po wojnie na bułgarskim statku „Rodina", ale pod flagą polską, gdyż statek ten był na pewien czas wypożyczony flocie polskiej. Teraz „Bulgaria" wpłynęła pod własną banderą. Trzy podłużne pasy: biały, zielony i czerwony, składające się na narodowe barwy bułgarskie, połyskują na rufie okrętu w promieniach wiosennego słońca.

Wielki, czarny napis umieszczony na rufie statku wskazuje na to, że portem macierzystym „Bulgarii" jest VARNA, — ta sama Warna, pod którą zginął w walce z Turkami o wolność Bułgarii polski król Władysław Warneńczyk. Kapitan statku, tak zresztą jak i wszyscy Bułgarzy, zna doskonale ten fragment historii. Opowiada nam o wielkim mauzoleum, jakie wznosi się po dziś dzień ku czci Warneńczyka na polach Warny. Niemcy nie zdążyli go zniszczyć i nadal jest on wyrazem wdzięczności Bułgarów, polskiemu królowi. W Warnie, która

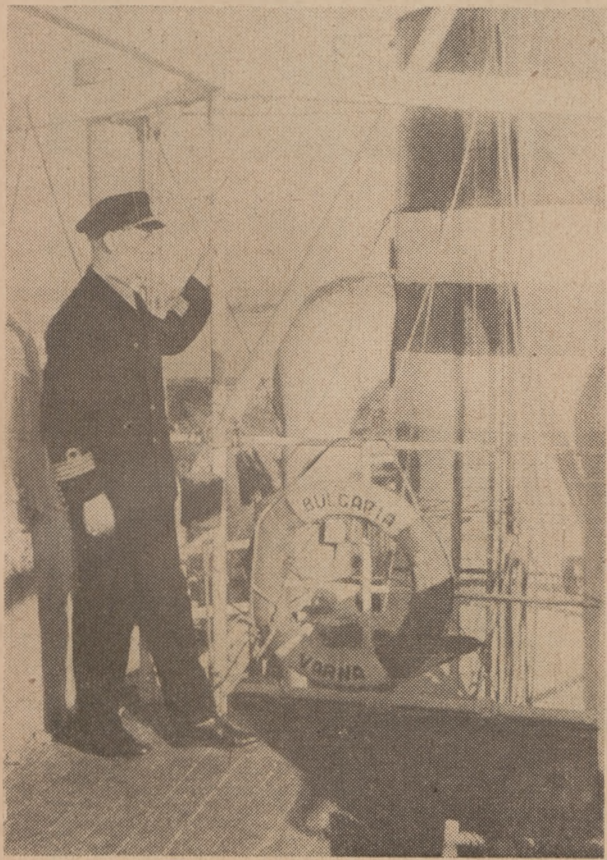


S/s „Bulgaria".

jest największym portem Bułgarii mieszka dość dużo Polaków, znajduje się tu także Dom Polski, goszczący rok rocznie setki dzieci z Polski, które przyjeżdżają tu na okres wakacji letnich.

„Bulgaria“ jest dużym statkiem o nośności przeszło 7.000 DTW, przywiozła do Gdyni duży ładunek kukurydzy. Następnym razem jednak — jak informuje nas kapitan — przybędą do Gdyni z Bułgarii ładunki tytoniu i wina. Południowy, ciepły klimat Bułgarii nadaje się doskonale do uprawy tytoniu i winolatorośli.

Flota bułgarska, jak wynika z oświadczenia kapitana Furoffa, nie jest duża, gdyż większość statków zatonęła podczas wojny, jednak w następnych kilku latach osiągnie ona tonaż około 500.000 DTW. Obecnie jednak, jest kilka razy mniejsza od floty polskiej. Tym niemniej utrzymuje kilka regularnych linij żeglugowych na trasie Morze Czarne — Europa Północna i między portami czarnomorskimi. Poza „Bułgarią“ i „Rodiną“ Bułgaria posiada kilka mniejszych statków o nośności do 4 tys. DTW. Obok Warny uruchomiony został także drugi mniejszy port w Burgas, a ponadto działają duże porty rzeczne na Dunaju. „Bulgarski Morski Flot“ — jest towarzystwem państwowym, żeglugowym, jednak poza tym istnieją także spółdzielcze i armatorskie towarzystwa okrętowe.



... i jego komendant, kpt. Furoff

Wychodzimy z kapitanem na mostek i przyglądamy się pracy dźwigów portowych, które ładują do szerokich luków statku zwoje drutu. Wzamian bowiem za bułgarski tytoń i wino, wysyłamy zgodnie z zawartą ostatnio umową wyroby przemysłowe i żelazne. Przyjazne stosunki i ożywiona wymiana handlowa jeszcze bardziej pogłębia zbliżenie dwu słowiańskich narodów Bułgarii i Polski.

Kapitan statku i marynarze, których spotykamy na pokładzie wyrażają się bardzo pochlebnie o pracy naszego portu i wyglądzie miasta. Gdynia bardzo przypadła im do gustu. Przyznają też, że zdumieni są tak wielką ilością towarów i żywności. Niestety Bułgaria przeżywa dość ciężkie czasy, gdyż już od kilku lat z powodu braku deszczów nie ma tam urodzajów. Polska, Związek Radziecki i inne kraje słowiańskie okazały Bułgarii dużą pomoc, tak, że obecnie już kryzys żywnościowy w tym kraju został przełamany.

Opowiadamy o polskiej flocie wojennej i handlowej. Bułgarscy marynarze słuchają z zainteresowaniem, a kapitan Furoff w imieniu ich prosi nas o przekazanie na łamach „Młodzieży Morskiej“ serdecznego i gorącego pozdrowienia dla polskich marynarzy i Czytelników naszego pisma.

Opuszczamy po trapie pokład gościnnej „Bulgarii“, żegnani przez kapitana, który prosi nas byśmy znów odwiedzili statek, gdy przywiezie w następnym rejsie do Gdyni — „nieco słodszy ładunek“, bo kilka tysięcy beczek świetnego, bułgarskiego wina. Nie żegnamy się więc, lecz ściskając rękę sympatycznego kapitana, mówimy „Do widzenia“.

Wycieczki młodzieżowe

na terenie Wybrzeża obejmują również zwiedzanie statków handlowych i okrętów Marynarki Wojennej.

Na zdjęciu widzimy grupę harcerek gdyńskich, która w bież. miesiącu zwiedziła m. in. okręt hydrograficzny O.R.P. „Żuraw“, oraz niszczyciel O.R.P. „Błyskawica“. Na tym ostatnim załoga okrętu popisała się przed miłymi, nieco szczebiotliwymi gośćmi, występami muzyczno-śpiewnymi, dając tym dowód wszechstronności swoich uzdolnień.

fot. W.A.F.



Z POKŁADU NA SZYNY





Rozładunek statku jest zawsze procesem skomplikowanym i delikatnym niezależnie od rodzaju wyładowywanego towaru. Operację tę trzeba przeprowadzać w ten sposób, aby uszkodzeniu nie uległ ani towar, ani tym bardziej statek. Wyładunek parowozów jest wyjątkowo trudny, gdyż przedstawiają one sobą olbrzymi ciężar, a demontowanie ich i wyładowywanie częściami jest sposobem niepraktycznym i długotrwałym.

Zamieszczone obok zdjęcia ilustrują poszczególne fragmenty wyładunku parowozów w porcie gdyńskim: 1) Parowóz znajdujący się na pokładzie za chwilę wyruszy w powietrzną podróż. 2) Przy pomocy specjalnych dźwigów zainstalowanych na statku, lokomotywa przenoszona jest na ląd. 3) Niebezpieczny moment: olbrzymi ciężar, zwisając z jednej burty powoduje groźny przechył statku. 4) Niebezpieczeństwo mija — koła parowozu dotykają szyn. 5) Proces wyładunku zakończony — lokomotywa wylądowawszy szczęśliwie na torze kolejowym zakończyła tym samym swą podróż morską i jest gotowa do dalszej drogi tym razem na lądzie i o własnych siłach.







BUDUJEMY MODEL ŚCIGACZA

Ścigacz, który będziemy obecnie budowali — *jest ścigaczem okrętów podwodnych.* Nie jest to więc ani popularny ścigacz torpedowy w rodzaju angielskich Motor Torpedoboats (MTB) czy niemieckich Schnellboote, nie jest to również ścigacz artyleryjski — ang. Motor Gunboats (MGB). Głównym zadaniem ścigacza okrętów podwodnych, jest zwalczanie jednostek podwodnych nieprzyjaciela czy to w ramach dozorowania wód przybrzeżnych czy też w osłonie własnych jednostek nawodnych. W związku z powyższym przeznaczeniem ścigacze o. p. nie posiadają tak znacznej szybkości jak ścigacze torpedowe i artyleryjskie, nie posiadają również uzbrojenia torpedowego i działek większego kalibru. W zamian za to dysponują znacznym zapasem bomb głębinowych oraz mają zainstalowane aparaty podsłuchowe, służące do wykrywania zanurzonych okrętów podwodnych. Jednostki tego rodzaju są pełnowartościowym i koniecznym uzupełnieniem każdej floty.

Polska Marynarka Wojenna posiada w swym obecnym składzie dwanaście ścigaczy okrętów podwodnych, otrzymanych wiosną 1946 roku od Związku Radzieckiego.

Ścigacz O. R. P. „Błyskawiczny" (skrót na kadłubie —BŁ) jest nieco większy i silniejszy od pozostałych jedenastu. Charakterystyka jego jest następująca: wyporność 74 tony, długość 24,7 m, zanurzenie 1,20 m, moc motorów 2.400 KM, szybkość maks. 20 węzłów, uzbrojenie — dwa działka 37mm, dwa podwójne, najcięższe karabiny maszynowe 12,6 mm oraz bomby głębinowe.

Reszta ścigaczy jest jednakowego typu. Wyporność ich wynosi 43 tony, długość 23,5 m, szerokość 4,0 m, zanurzenie 1,7 m, moc motorów 2.400 KM, szybkość maksymalna 25 węzłów, uzbrojenie — jedno działko 37 mm, dwa najcięższe karabiny maszynowe 12,6 mm oraz bomby głębinowe. Nazwy ich są następujące: „Sprawny" (SP), „Odważny" (OW), „Nieuchwytny" (NW), „Śmiały" (SM), „Niedościgły" (ND), „Bystry" (BS), „Karny" (KR), „Szybki" (SZ), „Dziarski" (DR), „Bezwzględny" (BW), „Dzielny" (DL).

A teraz zabierzmy się do budowy modelu. Będzie to jeden z powyższych jedenastu ścigaczy 43 tonowych. Plany „Błyskawicznego" podamy innym razem.

Dla tych z Was, którzy już budowali modele okrętów wojennych, szczególnie te, które były poprzednio zamieszczane w „Młodzieży Morskiej" i „M. M. P." —skonstruowanie ścigacza nie powinno nastręczać większych trudności. Tym zaś dla których model ten będzie stanowił pierwszą próbę modelarskich umiejętności — radzimy, niezależnie od uważnego przestudiowania poniższych wskazówek — choćby pobieżnie zapoznać się z opisami budowy licznych poprzednich modeli zamieszczanych w „MM" i „M P." (patrz na str. czternastej). Znajdą tam bowiem szereg rad dotyczących sposobów malowania, wykonywania szczegółów, uszczelniania i t. p. — czego z braku miejsca nie powtarzamy.

Planów ścigacza nie potrzeba powiększać. Najlepiej jest wybudować go dokładnie tej wielkości co na rysunku.

Model możemy wykonać dwojako: jako dekoracyjny i jako pływający. Decydować będzie w tym wypadku budowa kadłuba. Jeśli chcemy mieć jedynie model dekoracyjny możemy sporządzić kadłub z pełnego klocka lipowego, brzozowego, bukowego wzgl. olchowego przez odpowiednie oprofilowanie ostrym nożem, pilnikiem i papierem ściernym. Kadłub aby porządnie wyglądał musi być idealnie symetryczny. Pokład robimy z tektury lub sklejki 1 mm i naklejamy na klocek. Pokład musi być o milimetr ze wszystkich stron większy od górnej powierzchni klocka, aby po umocowaniu utworzył wysuniętą krawędź. Listwę odbojową wykonujemy z 1 mm paska tektury względnie z wygiętej nad parą sklejki, po czym przyklejamy tak jak na rysunku.

W wypadku gdy chcemy skonstruować model pływający możemy wykonać kadłub dwojako — albo z drzewa albo z tektury i papieru. Klocek drewniany należy wewnątrz równomiernie i dokładnie wydrążyć dłutkiem i nożem tak aby ścianki były możliwie najcieńsze a przeto model jak najlżejszy (drzewo musi być suche). Można też wykonać kadłub drewniany przez sklejanie warstwy deseczek z powycinanymi laubzegą środkami. Ten drugi sposób jest dokładnie omówiony w 10/46 nrze. „Młodzieży Morskiej" w związku z budową poławiacza min klasy „Chamois".

Kadłub tekturowy wykonujemy systemem identycznym do opisanego w nrze 11/46 „Młodzieży Morskiej" (model ścigacza torpedowego), a polegającym na sporządzeniu tekturowego szkieletu oklejonego następnie papierem (najlepiej kreślarskim). Z kolei naklejamy pokład i listwę odbojową. Wszelkie otwory i szpary uszczelniamy klejem wodoodpornym (najlepiej acetonowym), czyścimy dokładnie kadłub papierem ściernym a następnie gruntujemy pokostem. Pokost rozprowadzamy cienką warstwą a po wyschnięciu (około 24 godz.) gruntujemy po raz drugi. Następnie przystępujemy do malowania kadłuba. Używać należy lakierów rowerowych jako najodpowiedniejszych do tego rodzaju prac. Lepiej jest malować dwukrotnie cienką warstwą — niż raz grubą. Modele nie pływające najlepiej jest malować lakierami nitrocelulozowymi.

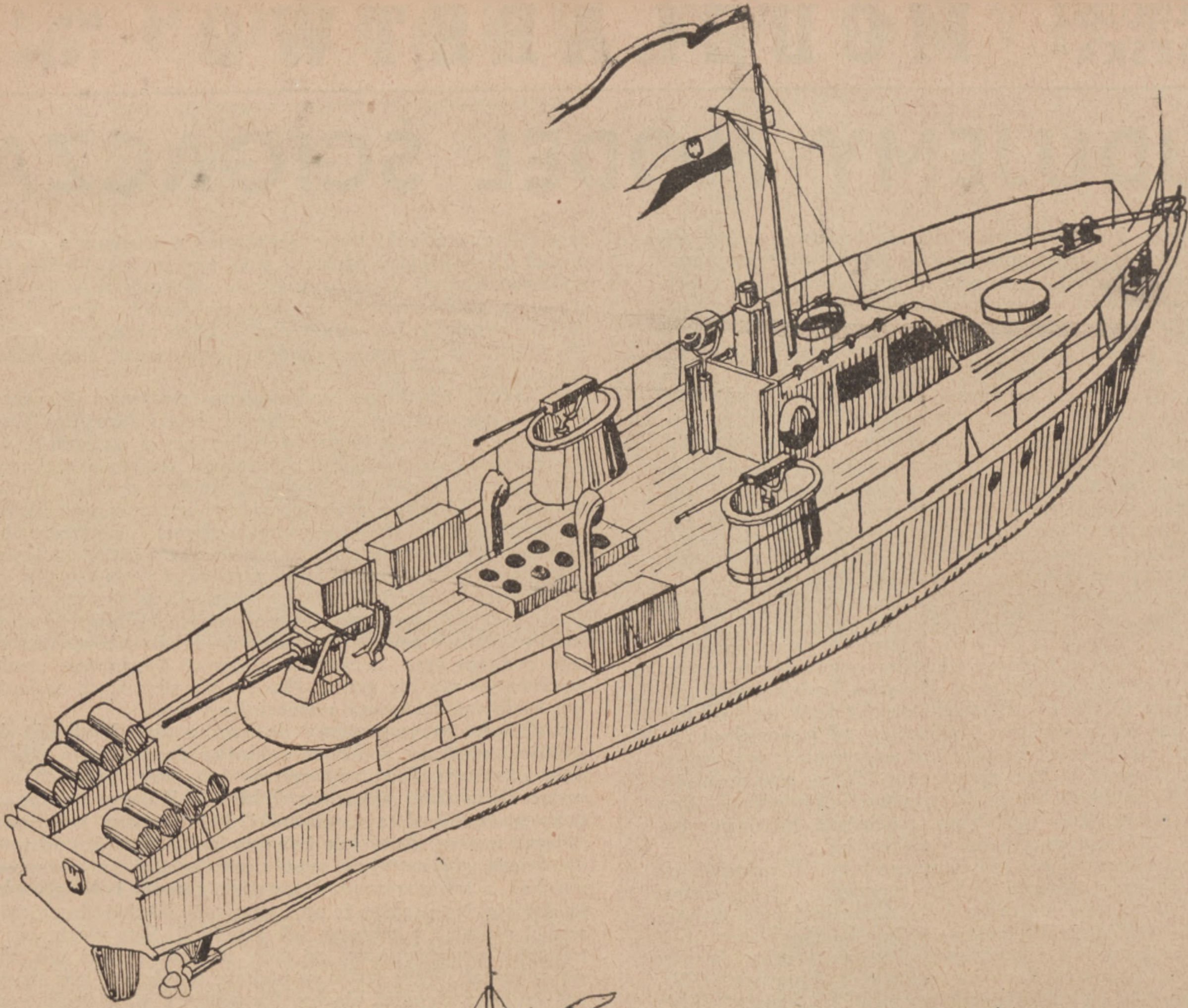
Z kolei przystępujemy do szczegółów. Nadbudówkę sterówki możemy wykonać z klocka drewnianego względnie z tektury. Ten drugi sposób jest przy modelach pływających bardziej wskazany (lekkość). Z drzewa wykonujemy następnie dwa nawiewniki, które można łatwo wystrugać nożem, dalej luk świetlny maszynowni, podstawy do bomb głębinowych oraz same bomby (z okrągłego patyka), a także wszystkie trzy parki amunic. i okrągły właz na dziobie. Naturalnie, że np., właz czy luk świetlny można zrobić również z tektury, jak kto woli. Ster wycinamy z tektury i umocowujemy go przy pomocy szpilki tak, aby się poruszał. Wały śrubowe pięknie wyjdą z 1 mm drutu, zaś śruby z cienkiej blachy. Prowadnice wału śrubowego wykonujemy z papieru. Również z papieru można skręcić reflektor, który umocowujemy następnie na drucie. Przednią ściankę zaklejamy celofanem. Z papieru skręcamy także osłony do N. K. M.-ów. Działko i N. K. M.-y to kombinacje cienkiego drutu z małymi kawałkami drzewa oraz tektura. Podstawa działka — tekturowa. Poręcz na sterówce z drutu. Maszt, reja i gafel również z drutu (lutowanego), reling - ze szpilek. Olinowanie i poprzeczka relingu - z cienkiej, szarej jedwabnej nitki. Koła ratunkowe z grubego drutu. Pachołki do cum z grubych wykałaczek na tekturowej podstawce.

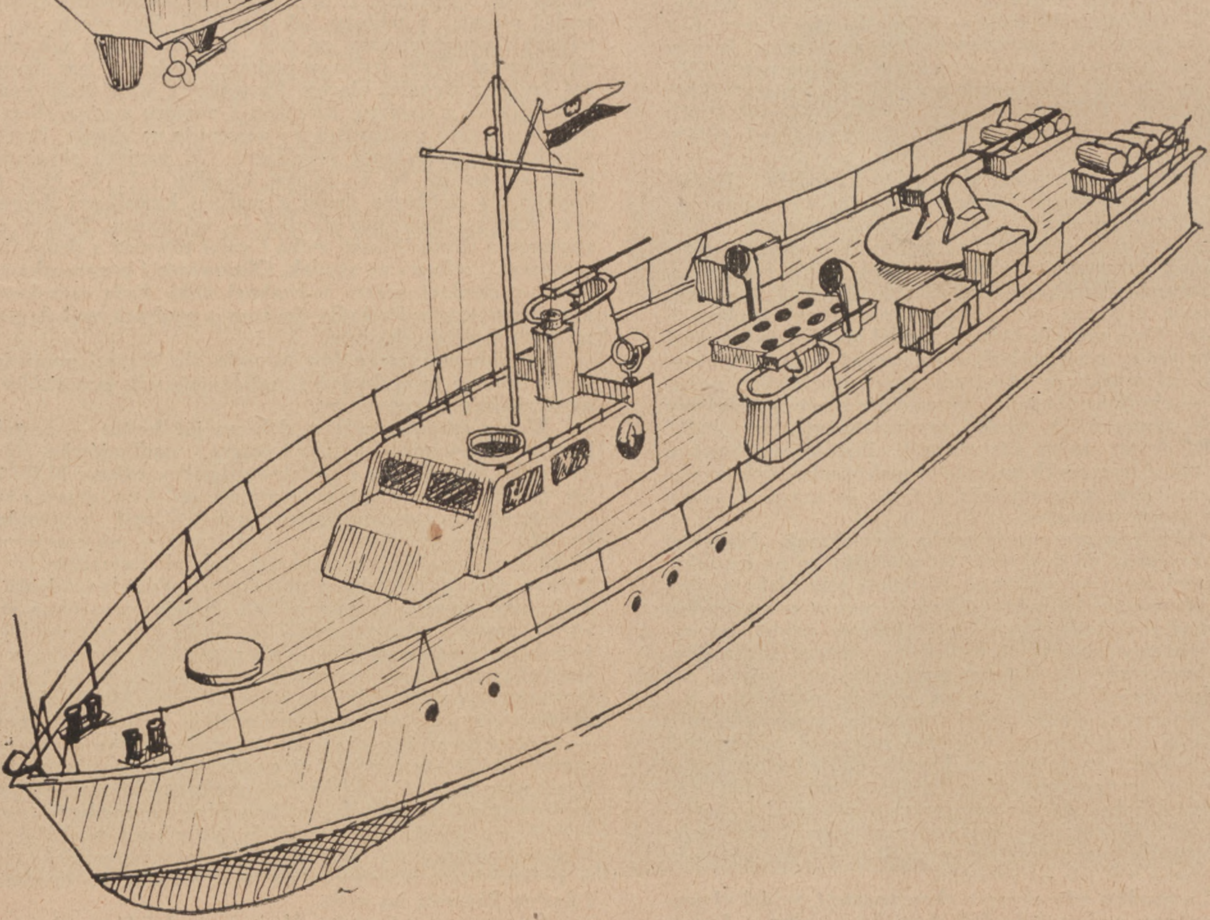
Wykonanie szczegółów to pole dla Waszej pomysłowości. Można je wykonać z najróżniejszych materiałów i najróżniejszymi sposobami.

W ten sposób, budowa dobiega już końca — zostało jeszcze malowanie. Kadłub ścigacza, nadbudówkę, nawiewniki, luki, lawetę i podstawę działka, osłony N K M.-ów, bomby głębinowe z podstawami, reflektor, maszt i t d. — malujemy na kolor stalowo-szary. Część podwodną kadłuba wraz ze sterem i prowadnicami — na czerwono. Wały śrubowe i śruby - na szaro. Pokład - naturalny kolor drzewa (można ołówkiem poliniować oddzielne „deski"). Koło ratunkowe - czerwono-białe. Iluminatory, okna sterówki, pachołki, lufy działa i N. K. M.-ów, otwory luku świetlnego i nawiewników — na czarno. W wypadku gdy sterówka wykonana jest z tektury możemy pokusić się o wycięcie okien i podklejenie ich celofanem. Na dziobie po obydwu stronach umieszczamy wielkie biało-czarne litery — skrót nazwy ścigacza (skróty umieszczone są na początku niniejszego opisu, w nawiasach poza poszczególnymi nazwami). Co do kroju i wielkości liter należy się wzorować na rysunkach podanych w poprzednim nrze „Młodzieży Morskiej" w związku z budową modeli polskich trałowców typu „Mewa". Nie należy zapomnieć także o znaku okrętu wojennego na topie masztu, o banderze i herbie Państwa na rufie.

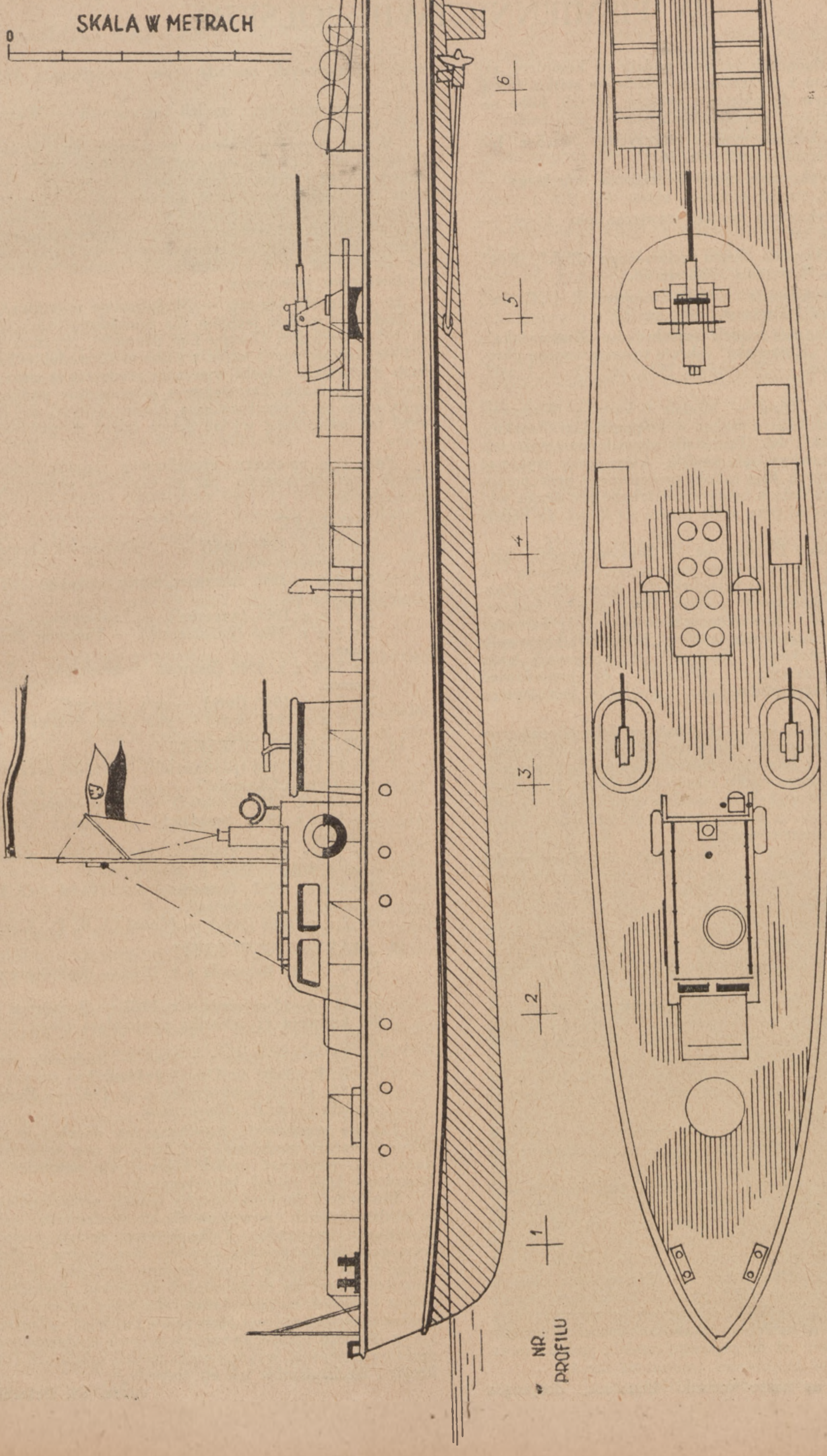
Ścigacz jest już gotów. Możemy podnieść na nim **uroczyście banderę i wcielić go do naszej floty.**

W G M





MODEL ŚCIGACZA



MODELARSTWO OKRĘTOWE
W PIŚMIENNICTWIE POLSKIM

Dla początkujących świetnie nadają się komplety, zawierające: karton z wykreślonym szkieletem statku, farbą, klejem i papierem do oklejania modelu. Wyszło kilka rodzajów kompletów i odpowiednich opisów. Oto one:

1. Opis wykonania modelu niszczyciela „Wicher" lub „Burza" — Warszawa 1937, str. 16.

2. Opis wykonania modelu ścigacza morskiego — Warszawa 1938, str. 15 + 1 tabl. z rys.

3. Opis wykonania modelu stawiacza min „Gryf" — Warszawa 1938, str. 16.

4. Opis wykonania okrętu podwodnego „Żbik", „Ryś" albo „Wilk" — Warszawa 1938, str. 16.

5. Opis wykonania modelu niszczycieli „Grom", lub „Błyskawica", Warszawa 1938, str. 20.

6. Opis wykonania modeli torpedowców „Krakowiaka", „Ślązaka" oraz „Kujawiaka", okrętu towarzyszącego okrętom podwodnym — Warszawa 1938, str. 15 + 1 tabl. z rys.

7. Tomczyk Józef — Modele z kory — Warszawa 1939, cena 15 zł. Nabyć można w księgarni Ligi Morskiej, Warszawa, Widok 10. (Pozostało niewiele egzemplarzy). Broszurka ta zawiera opis modeli, które może wykonać chłopiec z niższych klas szkoły podstawowej przy pomocy noża. W najbliższym czasie spodziewane jest drugie wydanie tej książeczki przy czym trzeba się liczyć, że będzie ono droższe.

8. Mystkowski Bohdan inż. — Budowa modeli okrętów wojennych do wykonania przy pomocy laubzegi — Warszawa 1937. Mała ta broszurka (15 stron tekstu objaśniającego i 8 planików) podaje łatwy sposób budowy w skali ok. 1:500 następujących okrętów: 1) liniowiec „California", 2) krążownik liniowy „Hood", 3) krążownik typu waszyngtońskiego „Suffren", 4) krążownik lekki „Yura" 5) niszczyciel „Wicher", 6) torpedowiec „Mazur", 7) okręt podwodny „Ryś", 8) lotniskowiec „Saratoga".

9. Tomaszewski Jan — Budowa modelu pływającego żaglowca do wykonania z papieru. Warszawa 1938. Broszurka ta zawiera łatwy do wykonania opis budowy modelu przedwojennego statku szkolnego ZHP s. j. „Zawisza Czarny". Model wykonany według tego opisu stanowi piękną dekorację, a nawet może pływać dzięki odpowiedniemu zakonserwowaniu.

10. Tomczyk Józef — „Jaskółka" żeglujący model jachtu. — Warszawa 1939, str. 7 + 1 plan. Bardzo łatwy model klockowy (t. zn. kadłub wykonany z jednego klocka drzewa ostruganego od zewnątrz).

11. Tomczyk Józef — Opis budowy modelu łodzi płaskodennej „Mewa" — Warszawa 1938, str. 7 + 1 plan. Jest to opis modelu żeglującego o kadłubie z deszczyny lub z dykty.

12. Tomczyk Józef — Opis budowy żeglującego modelu jachtu „Czajka" — Warszawa 1938, str. 7 + 1 tabl. z planem. Jest to opis modelu przedwojennego monotypu skandynawskiego „Vingbåt" przyjętego przed wojną przez drużyny żeglarskie ZHP, opracowany w skali 1:10, o kadłubie klepkowym lub dłubanym (klocek wydrążony wewnątrz).

Dotychczas omawialiśmy drobniejsze wydawnictwa. Szereg wiadomości technicznych zawierają obszerniejsze książki, a mianowicie:

13. Czarnecki Jan inż. — Budowa żaglowych modeli jachtów. Warszawa 1935 (Biblioteczka Harcerskich Drużyn Żeglarskich) str. 77 + 2 plany. Broszurka ta zawiera ciekawy opis modelu kadłuba papierowego (na formie z gliny, którą się potem wykrusza), modele klockowe itp.

14. Sowiński Mieczysław — Najprostsze modele żaglowe. — Warszawa 1937, str. 127. Książka ta zawiera dokładne opisy 5 modeli żeglujących od prostej, dziecinnej zabawki o kadłubie z kawałka deseczki, poprzez modele klockowe, aż do pięknego modelu jachtu morskiego typu jol.

Obfita jak na nasze warunki literatura, dotycząca modeli żeglownych, posiada cenne uzupełnienie, którym jest:

15. Regulamin regat modeli żeglujących — Warszawa 1939, (cena zł. 15).

Wyżej wyszczególnione publikacje za wyjątkiem broszury inż. Czarneckiego zostały wydane przez przedwojenną Ligę Morską i Kolonialną. Niestety, są wyczerpane, ale istnieje możliwość nabycia ich w księgarniach i antykwariatach. W księgarni Ligi Morskiej w Warszawie przy ul. Widok 10 można nabyć jeszcze nieliczne egzemplarze broszur wyszczególnionych pod poz. 7 i 15. Należy się spodziewać, że w krótkim czasie zostanie wyczerpane wydawnictwo powojenne:

16. Czarnecki Jan inż. — Modelarstwo szkutnicze. Cz. I. Żeglowne modele jachtów dla początkujących. (Cena zł. 195). Nakładem Okręgu Ligi Morskiej, Poznań 1946. 173 str., tekstu oraz 5 tablic z planami 10 modeli o kadłubach dłubanych (klocki wewnątrz wydrążone) oraz zbijanych z deseczek. Przystępne a jednocześnie pouczające opisy czyta się z przyjemnością. Należy życzyć, aby autor mógł jak najszybciej wydać dalsze części tej pożytecznej pracy.

Poza tym amatorzy modelarstwa znajdą dość materiału opublikowanego już po wojnie w następujących pismach:

17. „ŻEGLARZ"

Nr 1 z r. 1946 (maj) — „Modelarstwo okrętowe" (wiadomości wstępne).
Nr 2 z r. 1946 (czerwiec, lipiec, sierpień) —Trauler rybacki.
Nr 3 z r. 1946 (wrzesień) — Tankowiec.
Nr 4 z r. 1946 (październik) — Parowiec drobnicowy.
Nr 5—6 z r. 1946 (listopad — grudzień) — Lodołamacz.
Nr 2 z r. 1947 (luty) — m/s „Lewant".
Nr 2 z r. 1948 (luty) — m/s „Gen. Walter".

18. „MŁODZIEŻ MORSKA"

Nr 10 z r. 1946 (październik) — Model poławiacza min (typu „Chamois").
Nr 11 z r. 1946 (listopad) — Model ścigacza.
Nr 12 z r. 1946 (grudzień) — Model O. R. P. „Piorun".
Nr 2 z r. 1947 (luty) — Model okrętu podwodnego („Wilk", „Ryś" i „Żbik").
Nr 4 z r. 1947 (kwiecień) — Model O. R. P. „Grom" i „Błyskawica".
Nr 2 z r. 1948 (luty) — Model O. R. P. „Czajka"

19. „MARYNARZ POLSKI"

Nr 9 1—15 listopada z r. 1946 — Budujemy model traulera.
Nr 11 1—15 stycznia z r. 1947 — Budujemy model konwoju (z wkładką zawierającą plany 6 modeli).
Nr 22 1—31 lipca z r. 1947 — Budujemy model O. R. P. „Sęp" i „Orzeł" (wkładki).
Nr 26 1—15 października z r. 1947 — Budowa modelu O. R. P. „Błyskawica".

Tak się przedstawia dotychczasowy dorobek w dziedzinie literatury modelarskiej. Uderza w nim stosunkowo duża ilość opracowań modeli żeglownych, natomiast razi kompletny brak modeli historycznych.

Blisko trzy dziesiątki opisów modeli, wyszczególnione w wydawnictwach powojennych nie wyczerpują całego dostępnego materiału. Tylko bowiem modele żeglowne wymagają drobiazgowych opisów; inne można wykonać mając tylko sylwetkę i rzut poziomy pokładu. W szczególności odnosi się to do modeli stołowych. Potrzebnych sylwet i rzutów możemy łatwo doszukać się w różnych wydawnictwach, np. w „Marynarzu Polskim", „Żeglarzu" i t. p. Według opisów zawartych w tych wydawnictwach, możemy próbować wykonywania modeli szkolnych (przekroje) i mechanizmów jak np. torpedy.—

oprac. St. Peterek

s/s „ASKOLD"
i JEGO KAPITAN W SPÓDNICY



Zasapany holowniczek „Krystyna" pruje leniwie pełne cienkiej, wiślanej kry wody kanału. Zbliżamy się do Basenu Górniczego, w pobliżu którego przycumował naprzeciw wielkiego elewatora s/s „Askold". Jest to radziecki transportowiec typu najnowszego, który przybył do Gdańska po ładunek węgla dla portu w Murmańsku.

Mijamy wjazd do zatłoczonego statkami Basenu Górniczego i cumujemy opodal jednego z licznych członków „rodziny Lau-ów" — „Minny Lau". Kilkadziesiąt metrów dalej szarzeje potężny kadłub „Askolda". Po chybotliwym trapie dostajemy się na pokład, gdzie wita nas dyżurny oficer. Po wyjaśnieniu celu wizyty, z uśmiechem prowadzi nas do mesy kapitana statku.

— Proszę się rozgościć, kapitan za chwileczkę nadejdzie.

Nie mija nawet minuta, gdy drzwi się otwierają i staje w nich kobieta, ubrana w mundur oficera floty handlowej. Ze spokojem podaje rękę.

— Anna Szczetinina, kapitan żeglugi wielkiej.

Wyjaśniamy cel naszej wizyty. Na ogorzałej twarzy kapitana — kobiety zjawia się ledwie dostrzegalny uśmiech, który chyba zdołałby przełamać lody. Za chwilę gawędzimy, jakbyśmy się znali od dawna. Kapitan Szczetinina opowiada. Opowiada o domu rodziców, o rodzinnym Władywostoku, o tamtejszej Szkole Morskiej, którą ukończyła w 1929 roku.

Jedyna na świecie kobieta, posiadająca dyplom kapitana żeglugi wielkiej, jest córką okrętowego cieśli, Jana Szczetinina. Od dwudziestu trzech lat pływa bez przerwy, w tym przez trzynaście lat samodzielnie, jako kapitan statku. Na „Askoldzie" pływa od niedawna. Najdłużej pływała na specjalnym statku - chłodni „Dniestr". Zna wszystkie niemal morza kuli ziemskiej.

Rozmowę przerywa na chwilę wejście radiotelegrafistki z blankietem w ręku. Po jej wyjściu zaintrygowani zapytujemy kapitana, czy dużo ma kobiet na statku. W odpowiedzi otrzymujemy... uśmiech i wyjaśnienie, że tylko sześć. Są to radiotelegrafistka, buchalterka, szef stewardów i trzy kobiety w kuchni. Poza tym w skład załogi wchodzi czterdziestu mężczyzn. Na pytanie, jak kapitan daje sobie z nimi radę w służbie, otrzymujemy prostą odpowiedź:

— Służbę pełnią wszyscy z poświęceniem i starannością, większość z nich to przecież obrońcy Leningradu!

Takie określenie mówi samo za siebie. Ład i porządek panujący na statku potwierdza słowa kapitana.

— Anna Szczetinina spędziła pierwszy rok wojny z Niemcami na Bałtyku, później zaś została przeniesiona do floty Dalekiego Wschodu, gdzie pływała na linii Władywostok — Stany Zjednoczone i Władywostok — Kanada.

Ponieważ kapitan niechętnie mówi o sobie, wychodzimy obejrzeć jej domenę. Zaczynamy oczywiście od sympatycznej radiotelegrafistki, Ludmiły Halickiej. Młoda ta kobieta ma poza sobą Morską Akademię Techniczną w Leningradzie i Władywostoku. Pływa od dwu lat. Oprowadzający nas starszy oficer „Askolda", kpt. Jasnowski wyjaśnia, że nasza rozmówczyni ma męża, oficera floty handlowej w Szczecinie i wybiera się do niego. W tej chwili właśnie rozmawia z nim przy pomocy klucza telegraficznego. Co kilka chwil włącza się na nasłuch, a wtedy z szeregu kropek i kresek bijących z głośnika wykwita na jej twarzy promienny uśmiech.

— Młoda mężatka — mówi nam półgłosem kpt. Jasnowski.

Nasz rozmówca pływa od dziesięciu lat. W czasie wojny brał udział w obronie Leningradu w szeregach Marynarki Wojennej. Dwa razy ranny, przeniósł się do floty handlowej.

Przechodzimy na pokład. Pełno tu desek, po-



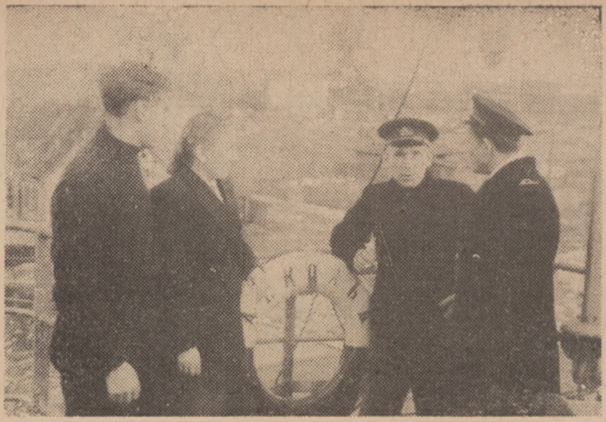
Anna Iwanowna Szczetinina w swej mesie podczas pracy.

zostałość po ostatnim ładunku zboża, które przy ich pomocy „obstawiano” na wypadek zbyt dużych przechyłów statku na oceanie. Teraz uprząta się je, układa wzdłuż burt, aby nie przeszkadzały w załadunku węgla. Na dziobie kilku marynarzy czyści łańcuchy kotwiczne i same kotwice. Stoją na wąskich deskach, uwieszonych za burtą, i metalowymi skrobaczkami usuwają zanieczyszczenia, przeciągając wszystko warstwą świeżej farby.

Wracając od mesy, zachodzimy na chwilę do czytelni, gdzie wolna od zajęć załoga spędza czas na czytaniu książek i czasopism, lub na grze w szachy i warcaby. Z głośnika dobiegają ciche tony muzyki. Miło tu i przytulnie, to też świetlica pełna.

Kapitan Jasnowski spogląda co chwila na zegarek. Oczekuje wiadomości z Kapitanatu, kiedy holowniki przeciągną „Askolda” do Górniczego. Obiecano je na godzinę czternastą, stąd lekkie zniecierpliwienie oficera. I rzeczywiście, z niezwykłą punktualnością, z wybiciem godziny dobiega nas przeciągłe buczenie syreny jednego z holowników. Dzwonek wzywa załogę do pracy. Z dziobu rzucają holownikowi cumy. Żegnamy „Askolda” i schodzimy na ląd. Trap szybko wjeżdża na pokład, pada druga cuma, holowniki z głośnym sapaniem zaczynają swą pracę. Na mostku kapitańskim, obok kapitana Szczetininy stanął pilot. Ryknęła syrena, szary kadłub wolniutko oddzielił się od nabrzeża i statek popłynął w kierunku Basenu Górniczego. Jutro zastaniemy go w czasie załadunku, a za kilka dni ruszy w kierunku dalekiej północy.

wol.



Nasz sprawozdawca na pokładzie „Askolda“ w rozmowie z kpt. Jasnowskim i L. Halicką

Tu mówi rozgłośnia S.S.M.!



W studio marynarskiej rozgłośni

Na początku był stary odbiornik radiowy i równie zniszczony, poniemiecki głośnik. „Cały ten kram” — jak mówili marynarze z Kompanii Radiowej Szkoły Specjalistów Morskich Mar. Woj. — niewiele był wart i niemało trudu musieli weń włożyć, nim udało się wmontować go w okno, wychodzące na szkolny dziedziniec.

Od tej chwili jednak Szkoła już nie potrzebowała korzystać z orkiestry dętej, bo naprawiony odbiornik „do spółki” z głośnikiem stanowił nie lada zespół zapełniający cały dziedziniec trochę chrapliwymi, ale harmonijnymi tonami muzyki.

Marynarze z Kompanii Radiowej, nie byli jednak zupełnie zadowoleni ze swego dzieła, ich fachowe ambicje sięgały znacznie dalej. Pod kierownictwem st. mar. Brzeskiego, głównego projektodawcy i wykonawcy planu, rozpoczęto pracę nad założeniem prawdziwego radiowęzła w SSM'ie. Dzięki pomocy Dowództwa Szkoły, które wyasygnowało potrzebne fundusze, został zakupiony wzmacniacz 36-watowy, a ponadto z różnych znalezionych części skonstruowano studio kontrolujące i kierujące pracą radiowęzła. Gdy do powstałego radiowęzła przyłączono zbyt wiele głośników, trzeba było zakupić nowy odbiornik i silniejszy wzmacniacz.

St. mar. Brzeski nie darmo jednak cieszy się sławą najlepszego radiotechnika: potrafił on w krótkim czasie wyposażyć studio w tak nowoczesne urządzenia, że według opinii marynarzy, „nie ustępuje ono wcale studio warszawskiemu”. Sympatia, jaką cieszył się radiowęzeł SSM, wzrastała bardzo szybko i wkrótce już było „zarejestrowanych” przeszło 40 głośników, które zostały zainstalowane nie tylko w salach szkoły, ale i w mieszkaniach oficerów i podoficerów.

Pomysłowi marynarze nie ograniczyli się jednak tylko do odbierania programu ogólnopolskiego, lecz zorganizowali własne audycje, nadawane z własnego studia. Chór marynarzy-rewelersów już niejednokrotnie z powodzeniem produkował się przed mikrofonem zbudowanym ręką marynarza ze starego poniemieckiego głośnika.

Niestety audycje SSM mogą słuchać na razie tylko kursanci w obrębie Szkoły, gdyż taki jest zasięg tego radiowęzła. A szkoda..

st. mar. E. Kowalski

ZMARTWYCHWSTANIE

Dziwnie los związał go z tym miastem. Jakby jakieś przeznaczenie kazało mu w tym czasie, kiedy jeszcze nikt nie myślał tu o budowaniu, wybrać się nad morze i wtedy stało się, że to samo przeznaczenie kazało mu wrócić. Wrócił wtedy, gdy pierwsze drewniane pale wgryzały się w twardy piasek i na przymorskich wydmach wyrastał nieśmiały jeszcze pomost — mola.

I dziwne to mu się wydawało, bo żeby był z rybaków co to od dziada-pradziada tu osiedli, albo z tych włóczęgów, co po przymorskich plątają się kątach na biczmańską modlę. Ale zagnało go tu z odległej, gospodarskiej chaty...

Gdy w rok potem s/s „Kentucky", jako pierwszy statek zawijał do nieznanej jeszcze wtedy w świecie Gdyni, był pierwszym, który na drewnianym pomoście chwycił rzutkę od cumy, był jednym z tych, którzy pomagali przy wyładunku, a choć niejeden kaszuba ofuknął, że „poco się taki „smorkocz" pcha" — to jednak nie dał się odpędzić.

I rosła na jego oczach Gdynia. Widział, jak drewniany pas mola otoczył wał piasku, jak żarłoczne chwytaki pogłębiarek wżerały się w miękkie, piaszczyste plaże, jak barki pełne piachu wyrzucały swe zawartości. Pracował wszędzie, na pogłębiarkach i przy budowie drewnianych skrzyń, z których potem wyładowywano potężne, betonowe kesony holowane na falochron portowy, był na holownikach i przy przeładunkach. Uważał się wprost za cząstkę tego portu,który rósł na oczach wbrew kpiącej potędze gdańskiego szwabstwa, wbrew wszystkim rodzimym niedowiarkom. Na piasku i torfach powstał port, który rozwijał się w świecie, jako najnowocześniejszy na całym Bałtyku, ba! a może i w Europie. I jak we wszystkich, którzy tu pracowali, rosła w nim duma, że to on, pracą swą dokazał tego, że jest cząstką tego wielkiego dzieła. Był dumny, gdy po skończonej szychcie wracał przez betonowe mola, przy których przycumowane statki pstrzyły się różnokolorowymi banderami dalekich krajów i widział przy przeładunku towary z odległych stron świata. Uświadamiał sobie, że to jego port, jego Gdynia, którą stworzył i za którą poszedłby w bój i na śmierć, gdy tego będzie potrzeba.

I nie było to czczym symbolem. W pamiętne dni wrześniowe, stanąwszy czoło w czoło wobec pruskiego niebezpieczeństwa, porwał za kilof i szedł na okopy, aby wraz z innymi przygotowywać obronę miasta. Na nic zdały się ich trudy, w nierównej walce padł bastion morski Rzeczypospolitej.

Gdy po raz ostatni, mijając osiedle oksywskie obejrzał się za siebie, objął wzrokiem baseny portowe ciche i opuszczone, falochrony zamknięte pogmatwanymi masztami zatopionych u wejścia statków, w sercu jego stężała niewypowiedziana żałość; przecież to tak nie może być, aby walka tylu lat, ta mozolna pionierska praca miała się tak skończyć!. I przysiągł sobie, że wróg legnie a on powróci.

I to ślubowanie wrosło mu w duszę całą mocą zdecydowania, gdy szedł na otwarty ogień nieprzyjacielskich karabinów, które nie złamały go, jak nie załamała go ciężka wędrówka do obozu jenieckiego. Ta wola trwała w nim mimo poniżenia i twardej pracy niewolnika — trwała i rosła w miarę jak czas mijał.

Czekał każdego roku na wielki Dzień Zmartwychwstania, na dzień, w którym dotrzyma swego ślubowania.

Nie zdołały go złamać „roboty w Rzeszy", na które wysłano go jako jeńca. Często, pracując u „bauera" zaciskał mocno pięści, dźwięk mowy niemieckiej bolał go, jak kłucia sztyletem. Zdarzało się, że wpadał w zwątpienie, które rodziła długotrwałość wojny, lecz wnet otrząsał się z ponurych myśli i wstępowała weń nowa fala ufności. I oto doczekał się dnia, gdy przez małą wioskę, w której pracował, przetoczyły się ciężkie czołgi, na których błyszczał na zielonej blasze pancerza — biały orzeł!

Poszedł z nimi. Prosił, żeby mu pozwolili razem walczyć. Pragnął zdusić w sobie ten okrzyk radości, że nareszcie może bić się z całą świadomością swojej siły i słuszności sprawy, że znów może czuć się Polakiem. Szedł w walce poprzez leśne zasadzki Wału Pomorskiego, w pośpiesznym pościgu za uciekającym wrogiem pod Kołobrzeg — pełen dumy i radości.

I tu spotkało go najwyższe szczęście, ziszczenie skrytych marzeń. Rozkaz, który pchnął twarde gąsienice czołgów po równinie szosy na dawne, znane tereny. Uderzenie na Gdynię! Czołgi 1 Brygady Pancernej, które miały zadanie zdobycia miasta i portu, są w walce, a on z nimi! Przybywa na dawno znajome ulice, wyszukuje w dymie walki ukryte gniazda niemieckiego oporu. Byle naprzód, byle do portu! Zobaczyć, jak tam wygląda, czy trwają jeszcze pochylone nad basenami dźwigi, czy ocalały magazyny. Prędzej, żeby nieprzyjaciel nie zdążył uszkodzić, czy zniszczyć!.

I wreszcie ostatni bój, już na przedmieściach Chylonii. Przygotowanie do ostatecznej porażki wroga, zciśniętego na Kępie Oksywskiej.

I wtedy stojąc na punkcie obserwacyjnym, skąd wzrokiem obejmował cały port, uzmysłowił sobie, jak to za kilka miesięcy zaroją się te nabrzeża tłumem robotników, jak wzniesione z gruzów magazyny napełnią towary a przy nabrzeżach znów przycumują statki o barwnych banderach.

Znów powróci do swej pracy.

— A wiesz ty, co dzisiaj za dzień? — trącił go stojący obok kolega — Dziś Wielkanoc.

— Tak Zmartwychwstanie... szepnął — Święto Zmartwychwstania. Podwójne święto... wielkie święto... Święto spełnionego ślubowania.

J. Poradowski

Z okazji zbliżających się Świąt Wielkanocnych wszystkim naszym Czytelnikom zasyłamy najserdeczniejsze życzenia.

REDAKCJA „MŁODZIEŻY MORSKIEJ"

Wyspy Kurylskie

Wyspy Kurylskie rozciągają się na obszarze 650 mil z północno-wschodu na południowy zachód, od południowego cypla półwyspu Kamczatki do wyspy Hokkaido, tworząc jakby granicę pomiędzy Morzem Ochockim a Oceanem Spokojnym. Łańcuch Wysp Kurylskich składa się z 36 większych i znacznej liczby małych wysp, wysepek i pojedyńczych skał. Największe wyspy noszą nazwy: Iturup o powierzchni 2.800 km. kw. Paramusir, Kunasiri i Urup. Łączna powierzchnia wszystkich wysp wynosi około 15.600 km. kw.

Pomiędzy największymi wyspami Kurylskimi przechodzi 19 cieśnin, łączących Ocean Spokojny z Morzem Ochockim. Pierwsze 10 cieśnin, licząc z północy na południe, oznaczone są kolejnymi numerami, pozostałe posiadają własne nazwy. Wszystkie cieśniny są dostatecznie głębokie i dostępne dla statków każdej klasy i wielkości. Główną przeszkodą dla żeglugi, są występujące tu silne prądy pływowe, lód w okresie od stycznia do maja i częste burze w porze letniej. Klimat w rejonie Wysp Kurylskich jest wilgotny. Wiosna przeważnie chłodna, lecz następująca gwałtownie. W lecie panują częste burze, zimy są bardzo surowe.

Ciekawie przedstawia się historia Wysp Kurylskich. Zostały one odkryte w 1643 r. przez żeglarza holenderskiego De-Friza. Żeglarze rosyjscy po raz pierwszy odwiedzili wyspy w 1704 roku i od 1713 do 1718 roku, zajmują się dokładnym badaniem tych terenów. W okresie tym zaczęło się też masowe osiedlanie Rosjan na wyspach. Już w 1736 roku zostały one dokładnie zbadane i zamieszkałe przez ludność rosyjską, a następnie oficjalnie przyłączone do Rosji. Tak więc do Rosji zostały przyłączone Wyspy Kurylskie, począwszy od najbardziej na północy położonej wyspy Sjumusju i kończąc na wyspie Iturup na południu. Z czasem Wyspy Kurylskie zostały wymienione na południową część Sachalinu, znajdującego się pod władzą Japonii. Rosyjscy koloniści pod naciskiem Japończyków zostali zmuszeni do opuszczenia wyspy. Co więcej, Japończycy zaczęli prześladować miejscowych autochtonów - Ainów. Na najbardziej dogodnych dla zamieszkania obszarach zaczęli osiedlać się japońscy kolonizatorzy. Od 1893 r. Japończycy rozpoczęli tworzyć z Wysp Kurylskich umocnione bazy, skierowane przeciwko Rosji i Stanom Zjednoczonym. W okresie tym założono też pierwszą bazę morską na wyspie Sjumusju.

Według spisu ludności w roku 1940, ludność cywilna Wysp Kurylskich liczyła około 17.500 osób. W związku z budową licznych, nowych umocnień, na wyspy zostały skierowane silne formacje wojskowe, co wywołało znaczny wzrost liczby przebywających tam Japończyków. Tylko wyspę Sikotan i parę innych wysepek zamieszkiwało plemię Ainów, liczba których z roku na rok gwałtownie malała. Najgęściej za-



Tubylec z wysp Kurylskich — Ainos.

mieszkane są wyspy Sjumusju, Paramuszir, Iturup i Kunarisi.

Bogactwa naturalne wysp nie zostały jeszcze całkowicie zbadane, lecz przypuszcza się, że występują tu wartościowe kopaliny. Na niektórych wyspach znajdują się duże zapasy siarki, a na wyspie Kuasir wydobywa się rudę żelazną. Na wyspach występują również metale szlachetne.

Podstawowym bogactwem wysp jest rybołówstwo i pokrewny mu przemysł przetwórczy. Cały przemysł rybny,ześrodkowany jest na paru większych wyspach, na których znajduje się 13 fabryk konserw.

W związku z tym, że cała gospodarka wysp opiera się na rybołówstwie, najlepiej pod względem komunikacyjnym rozwinięte są większe wyspy, na których znajduje się sieć dróg gruntowych, dostępnych dla transportu kołowego. Linii kolejowych na wyspach nie ma. Przemysł rybacki dysponuje licznymi przystaniami i portami, do których zawijają parowce, utrzymujące regularne linie między wyspami.

Strategiczne znaczenie wysp jest wyjątkowo wielkie. Zajmując nadzwyczaj dogodne położenie geograficzne, tworzą one pozycję skąd rozciąga się kontrola na wszystkie dostępy do Morza Ochockiego i Oceanu Spokojnego oraz na obszar przybrzeżnych wód Kamczatki. Wykorzystując to dogodne położenie geograficzne wysp, Japończycy stworzyli z nich silne bazy, skierowane przeciwko ZSRR i USA. Japończycy niejednokrotnie podkreślali, że terytorium to tworzy jeden z głównych punktów wyjściowych dla przesunięcia się w kierunku północnym.

W ostatnim dziesiątku lat, na Wyspach Kurylskich zaobserwowano intensywny ruch przy budowie baz morskich, lotnisk, baterii nadbrzeżnych itd. W 1942 roku zakończono umacnianie wysp, tworząc na nich 4 bazy morskie i 12 lotnisk. Dużo uwagi poświęcili Japończycy budowie umocnień obronnych, w szczególności na wyspach Sjumusju i Paramusju. Wyspy te miały odegrać rolę odskoczni dla wtargnięcia na radziecką Kamczatkę.

Krótki opis urządzeń wojennych na większych wyspach Kurylskich da pojęcie o tej roli, jaką miały odegrać wyspy w zaborczych planach Japonii. Na wyspie Paramuszir, jednej z głównych wysp łańcucha Wysp Kurylskich, znajdowały się dwie bazy morskie — Kasibawara i Kakumambecu i dwa wielkie lotniska. Na wyspie Iturup — baza morska i baza wodnosamolotów, na wyspie Kunasiri — przystań morska i dwa lotniska, na wyspie Samusiru — przystań morska, baza s a m o l o t ó w i baterie artylerii przybrzeżnej, na wyspie Sikotan — przystań morska i lotnisko, na wyspie Samosju — baza morska Kataoga, baza wodnosamolotów i lotniska lądowe. Na pozostałych mniejszych wyspach wybudowano szereg pól startowych dla samolotów. Jak z tego widać, dowództwo japońskie stworzyło na Wyspach Kurylskich całą sieć punktów oparcia dla swojej floty i lotnictwa.

Wyspy Kurylskie, znajdując się w rękach Japonii stanowiły ognisko niepokoju i zagrażały radzieckiemu Dalekiemu Wschodowi. Umowa zawarta na konferencji w Jałcie, dotycząca przekazania Związkowi Radzieckiemu Wysp Kurylskich usunęła ten stan zagrożenia. Wyspy Kurylskie i południowy Sachalin tworzą zewnętrzną linię obronną ZSRR przeciwko możliwości powstania nowej agresji ze strony Japonii, a więc stanowią jedną z baz obrony pokoju.

B. Kuźmiński.



Historia wypraw polarnych

„SYBIRIAKOW — CZELUSKIN"

(Ciąg dalszy z porzedn. numeru)

Jak już czytelnikowi wiadomo, pomyślne wyniki wypraw polarnych pozwoliły wysunąć konkretny plan uruchomienia wschodnio - północnej linii żeglugowej na całej jej długości, t.zn. od Murmanska i Archangielska do cieśniny Beringa. Stąd dalsza droga do Pietropawłowska na Kamczatce i do Władywostoku nie przedstawia już żadnych trudności.

Toteż w r. 1932 po uczynieniu niezbędnych przygotowań zagadnienie to stanęło na porządku dziennym wśród innych ważnych poczynań rządu radzieckiego. Nadmieniliśmy, że Nordenskjöld w latach 1878 — 1879 po raz pierwszy w historii wypraw polarnych przepłynął trasę od brzegów Norwegii do cieśniny Beringa. Naukowe znaczenie tej wyprawy było kolosalne. Ale praktycznie rzecz biorąc, t.zn. z punktu widzenia sfer kupieckich, które finansowały ekspedycję, znaczenie jej było raczej ujemne.

Chodzi o to, że Nordenskjöld był zmuszony przerwać podróż na skutek zimy, i kontynuował ją dopiero z nastaniem wiosny. Nie ulegało wątpliwości, że dla sfer kupieckich żegluga trwająca 2 lata nie mogła być korzystną.

Drugi z kolei trasę tę przepłynął Wilkicki na statkach „Tajmyr" i „Wajgacz" w latach 1914 — 1915. Również był on zmuszony przerwać podróż w czasie zimy. Trasę tę przebył Amundsen w latach 1918 — 1920, z tą różnicą, że stanęły mu na przeszkodzie aż dwie zimy.

Opierając się na doświadczeniu lodołamaczy w ekspedycjach radzieckich, rząd ZSRR miał realną podstawę do wysunięcia projektu przepłynięcia północno - wschodniej linii żeglugowej w ciągu jednej nawigacji bez przerwy w okresie zimowym.

W tym celu na pokładzie lodołamacza „Sybiriakowa" wyruszyła ekspedycja pod kierownictwem prof. O. J. Schmidta. Kapitanem lodołamacza był B. I. Woronin; oprócz wyżej wspomnianych i znanego nam już prof. Bize, brało w niej udział również wielu późniejszych uczestników wyprawy „Czeluskina". Załoga lodołamacza „Sybiriakowa" wywiązuje się z wziętego na siebie obowiązku i osiąga cieśninę Beringa w przeciągu dwóch miesięcy i czterech dni od daty wyjścia z Archangielska. W ten sposób, po raz pierwszy w historii, trasę północno - wschodnią przepłynęła radziecka załoga w okresie sezonu letniego, unikając przez to niepotrzebnej i nieuniknionej dotąd przerwy zimowej. Zwycięstwo to przyszło nie łatwo. Nie wdając się w szczegóły, zwróćmy uwagę na to, że ostatni odcinek swojej trasy, na skutek uszkodzeń mechanizmów, lodołamacz przeszedł pod żaglami.

Sukces ten miał jeszcze inne, bardzo poważne znaczenie: wpłynął on na utworzenie Głównego Urzędu Północno - Morskiego i założenie Instytutu Arktycznego w Leningradzie — czyli centrum naukowego tego nowego urzędu. Nic też dziwnego, że rok 1933 staje się rokiem znacznych poczynań i poważnych osiągnięć. Buduje się nowe stacje polarne, szkoli polarnych lotników i organizuje ekspedycje na morze Karskie. Po raz pierwszy w historii wypraw w ślad za lodołamaczem idą statki z ładunkami do ujścia rzeki Leny. Nowy urząd organizuje szereg kolejno po sobie następujących ekspedycyj, wśród których największego rozgłosu nabiera wyprawa „Czeluskina". Zanim jednak do niej przejdziemy, warto wspomnieć o pierwszej, t.zw. „ekspedycji leńskiej". Trzy statki załadowane towarami dla Jakutskiej Republiki Radzieckiej, oraz urządzeniami dla stacyj polarnych, zostały wysłane pod przewodnictwem lodołamacza „Krasin". Na tle wydarzeń, o których pisaliśmy w pierwszym artykule cyklu, kolosalne znaczenie tej wyprawy dla rozwoju gospodarczego terenów nad Leną nie wymaga komentarzy. Odtąd rzeka ta przestała bezużytecznie nosić swoje wody do oceanu lodowatego, przestała być ślepym zaułkiem dla żeglugi. By móc jednak przerzucić towary w głąb terytorium, należało przewieźć statki rzeczne z rzek Obi i Jenisjeju przez zamarznięte wody oceanu.

Takie oto były następstwa pomyślnej wyprawy lodołamacza „Sybiriakowa". Mówiąc o jej znaczeniu geograficznym, historycznym, i ekonomicznym należy wspomnieć i o tym, że rok 1932 staje się rokiem przełomowym dla narodów, zamieszkujących północne połacie ZSRR, które z wyzyskiwanych i poniewieranych, przekształcają się na równouprawnione i o wszelkich możliwościach rozwoju. W nadziei, że krótki ten szkic pozwolił Czytelnikowi zorientować się w zagadnieniach wypraw polarnych, przechodzimy do najciekawszej i najbardziej popularnej ekspedycji, która odbywa się w 30 latach naszego stulecia — ekspedycji „Czeluskina".

Rok 1933.

Instytut Arktyczny decyduje się na powtórzenie rejsu lodołamacza „Sybiriakowa". Jakie były ku temu przyczyny?

1. Należało zluzować uczestników ekspedycji na wyspie Wrangla, którzy na niej zimowali (próba dostania się na wyspę od wschodu nie

dała żadnych rezultatów). 2. W czasie wyprawy „Sybiriakowa“ na niektórych odcinkach trasa nie została należycie opracowana. 3. Należało sprawdzić, na jakich odcinkach tej trasy mogą kursować statki handlowe i jak koordynować współpracę lodołamaczy i statków wzdłuż całej trasy.

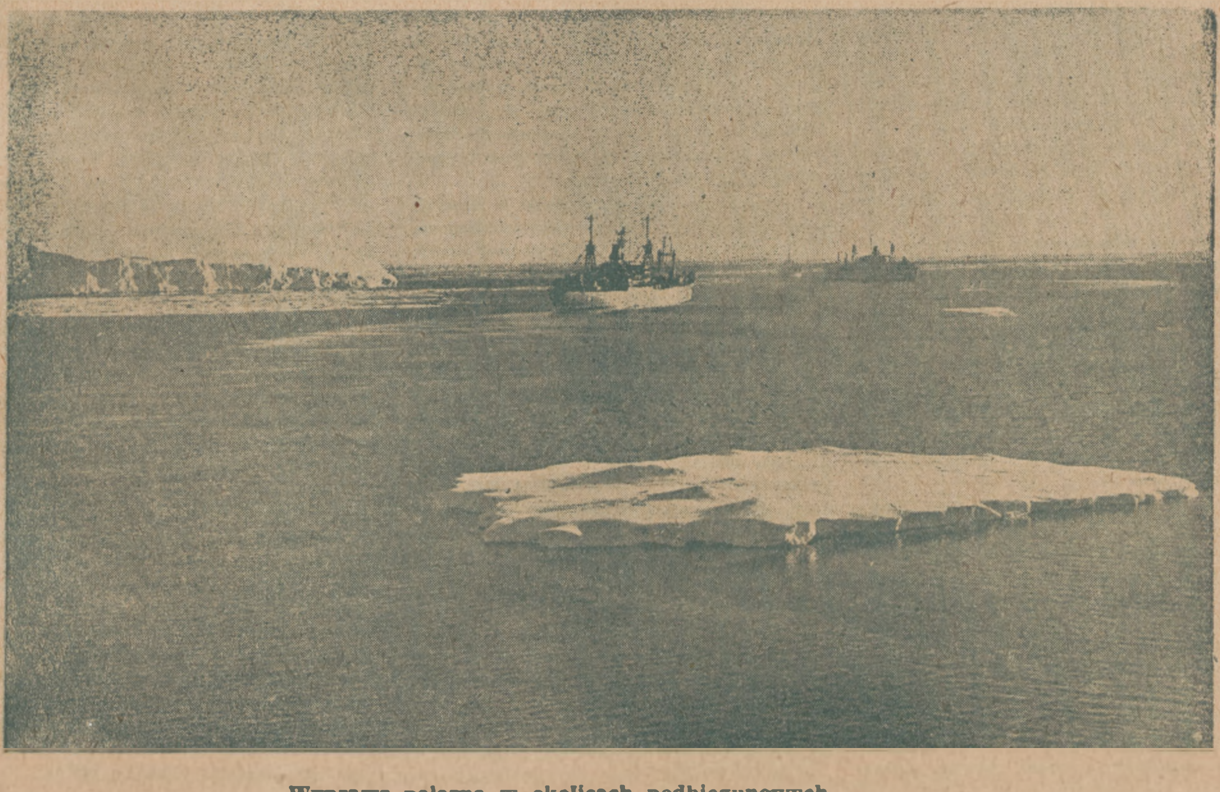
Aby podołać tym zagadnieniom, została zorganizowana nowa ekspedycja na statku „Czeluskin“. Wybór statku dla wypraw polarnych — rzecz nie łatwa. Flota radziecka ma wprawdzie pierwszorzędne lodołamacze, takie jak „Krasin“, „Lenin“, „Jermak“ i inne, ale dla wypraw dalekomorskich nie nadają się one ze względów technicznych. Nie biorą bowiem większych zapasów węgla i prawie wcale nie zabierają dodatkowych ładunków, które są niezbędne dla członków ekspedycji. Statki - lodołamacze typu „Sibiriakowa“ mają wprawdzie słabsze motory, tym niemniej mogą kursować na większych odległościach. Mają jednak jak i lodołamacze ograniczone możliwości zabierania ładunków. W danym wypadku należało zabrać kilka gotowych składanych domków, sporo urządzeń technicznych i duży zapas żywności. Ponadto, węgla należało wziąć tyle, żeby nie tylko wystarczyło na okres trwania wyprawy, ale jeszcze można było wydzielić lodołamaczowi, pomoc którego może się okazać potrzebna. Ponadto, aby wyruszyć w rejs wzdłuż trasy drogi wschodnio - północnej, potrzebny był jeśli nie lodołamacz, to przynajmniej dobrze skonstruowany i przystosowany do warunków polarnych statek — jeśli można go tak nazwać „półlodołamacz“. Tym warunkom miał odpowiadać statek „Czeluskin“, który dopiero przybył ze stoczni w Danii. Konstruktor tego statku przy projektowaniu nie przewidywał, że zostanie on przeznaczony dla tak dalekiej wyprawy, okazało się ponadto, że mimo wielu zalet, nie wytrzyma naporu grubych warstw lodowych. Dlatego postanowiono, że „Czeluskin“ wyruszy sam i tylko w wypadku napotkania na większe przeszkody, wzywa pomocy lodołamacza „Krasin“, który w związku z torowaniem drogi dla 3 statków handlowych, idących do ujścia rzeki Leny, znalazłby się w połowie trasy. W tym celu „Czeluskin“ miał zabrać dodatkowo około 100 ton węgla dla „Krasina“.

A oto, co powiedział o „Czeluskinie“ kierownik ekspedycji O. J. Schmidt, korespondentowi „Prawdy“ 9 czerwca 1933 r.:

„Czeluskin“ nie jest lodołamaczem. To wielki statek nowej konstrukcji, przy budowie którego uwzględniono warunki pływania wśród lodów, t.zn. zmieniono nieco formę jego korpusu czyniąc go bardziej odpornym na uderzenia, zbudowano dodatkowe pomieszczenie, na wypadek przymusowego zimowania wśród lodów, kiedy to należy opuścić górne pomieszczenie i zatrzymać maszyny parowe, by zaoszczędzić paliwa. Motor na „Czeluskinie“ liczy 2.500 KM, czyli jest mniej więcej dwa razy silniejszy aniżeli każdy inny statek o tejże pojemności (ca 4.000 ton). Pozwala to „Czeluskinowi“ pokonywać przeszkody lodowe z tym, że przy napotkaniu na większe masywy lodowe przyjdzie mu z pomocą „Krasin“. Tym niemniej śmiało ruszamy w drogę, gdyż mamy w swoim zespole sporo doświadczonych ludzi, którzy uczestniczyli w zeszłorocznej wyprawie „Sybiriakowa“.

(d. c. n.)

Inż. R. Glauberman.



Wyprawa polarna w okolicach podbiegunowych.

Z KRONIKI LIGI MORSKIEJ

Koła szkolne LM o sobie

WROCŁAW

Koło nasze postanowiło prowadzić korespondencję z okrętami Marynarki Wojennej. W tym celu, dla nawiązania kontaktu, Koło nasze wysłało paczkę na okręt „Czajka", zawierającą słodycze, papierosy, owoce i książkę — ogólnej wartości 2.400 zł.

Do paczki tej załączono kilka listów, które pisały członkinie i członkowie naszego Koła przy Szkole Powszechnej Nr 3 we Wrocławiu. Wyrażały one serdeczne życzenia Świąt Bożego Narodzenia. Do paczki tej włożony został również opłatek którym z duszy i serca pragnęliśmy podzielić się z nimi.

Opiekunka:
(—) Zeborowska — Nowakowa

Sekretarz: (—) Heinik.
Przewodniczący: (—) Zasneka

Wrocław, dnia 12. I. 1948 r.

Jest to jeszcze jeden dowód łączności członków Kół młodzieżowych L. M. z Marynarką Wojenną. Wierzymy, że nasze Koła Ligowe pójdą śladami uczniów Szkoły Powszechnej Nr 3 we Wrocławiu. Piękna inicjatywa powinna znaleźć wielu naśladowców. Zagadnieniu temu poświęcimy specjalny artykuł w najbliższym numerze. (R. G.).

✵

22 stycznia br. nastąpiło uroczyste otwarcie pierwszej świetlicy dla młodzieży L. M. w Szkole Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Świetlica była ładnie udekorowana herbami miast nadmorskich i flagami kodu. Służbę honorową wewnątrz budynku pełniła ubrana w mundury marynarskie młodzież Żeglugi Śródlądowej. Zebraną młodzież i gości przywitał dyr. Gregorkiewicz. Po odśpiewaniu przez młodzież pieśni morskiej, głos zabrał kierownik Sekcji wychowania Morskiego, prof. Szajnowski, który mówił o konieczności przekształcenia Polski w państwo przemysłowo-morskie. O polskich bohaterach morskich opowiedział młodzieży dr. Jabłoński, cytując wiele godnych do naśladowania przykładów.

Zgodnie z następnym punktem porządku dziennego omówiono plan pracy świetlicy ligowej.

W imieniu Zarządu Okręgu Ligi Morskiej sekretarz ob. Sawicki Stefan, podziękował: gospodarzom za umożliwienie otwarcia świetlicy, prelegentom za ciekawe referaty, młodzieży za udział w występach. Po zakończeniu uroczystości goście wpisali się do księgi pamiątkowej.

Jak informuje instruktor Org. Prop. Okręgu L. M., ob. Czapliński P., z przeprowadzonych rozmów z młodzieżą wynika, że młodzież jest niezmiernie zadowolona z faktu ziszczenia marzeń odnośnie świetlicy morskiej.

Wierzymy, że pod fachowym kierownictwem świetlica stanie się tętniącym życiem ośrodkiem twórczej pracy młodych ligowców i terenem wyścigu prac Kół Szkolnych L. M. Rozwiązanie tego zagadnienia przez Okręg Dolnośląski jest godnym do naśladowania przykładem, świadczącym o tym, że wystarczy tylko trochę dobrej woli i szczerych chęci, by pokonać wszelkiego rodzaju trudności. Niech więc powstanie wrocławskiej świetlicy będzie sygnałem do rozpoczęcia współzawodnictwa między Okręgami, Obwodami, Oddziałami i Kołami w organizowaniu świetlic ligowych.

Wydział Wychowania Morskiego przy Zarządzie Głównym dziękuje dyrekcji Szkoły Żeglugi Śródlądowej za zrozumienie i wydajną pomoc, okazaną Okręgowi Ligi Morskiej, — gospodarzom życzy powodzenia w pracy. (R.G.).

BIAŁYSTOK

Koło Ligi Morskiej przy Państwowym Gimnazjum i Liceum Nr 1 w Białymstoku w swoim sprawozdaniu za ostatnie 3 miesiące pisze nam, że liczebny wzrost Koła wynosi 25% i na dzień 1 lutego br. liczyło ono 130 członków. Większość członków nosi znaczki i ma legitymacje L. M., dla pozostałych wysłano już zapotrzebowanie na nie do Okręgu. Koło posiada własną świetlicę, prenumeruje „Młodzież Morską". Na gwiazdkę dla żołnierza Koło przeznaczyło sumę 500 zł. i 2 książki. Od czasu do czasu w świetlicy Koła odbywają się odczyty na tematy morskie. Członkowie Koła wydają własną gazetkę ścienną, która cieszy się dużym powodzeniem. Regularne wpłacanie składek jest dowodem dyscypliny, jaka panuje wśród młodych ligowców.

Niejasnym jest dla nas w sprawozdaniu zdanie, w którym mowa o tym, że Koło jest jeszcze w stadium organizacji. Zdajecie chyba sobie sprawę z tego, że przeczycie sami sobie. Ale chcemy to raczej traktować jako nieudany zwrot. Ogólnie należy przyznać, że praca Koła zasługuje na uznanie. Członkowie są zdyscyplinowani i dbają o sprawy ligowe. Chcemy zwrócić Waszą uwagę na konieczność zainteresowania się modelarstwem, żeglarstwem i sportami wodnymi. O znaczeniu tych zagadnień pisaliśmy już niejednokrotnie.

Wierzymy, że skorzystacie z naszych wskazówek i niedługo zakomunikujecie o osiągnięciach. Życzymy owocnej pracy.

Koło Ligi Morskiej przy XII Państwowym Liceum i Gimnazjum im. M. Curie-Skłodowskiej nadesłało sprawozdanie za okres od I. XI. do 31. XII. 47 r.

Koło to prowadzi ożywioną działalność, wydaje własną gazetkę ścienną, informującą o morzu i wybrzeżu, ilustrowaną mapkami i planami.

Do osiągnięć koła w okresie sprawozdawczym należy zebranie 50 książek i wysłanie ich dla biblioteki O. R. P. „Błyskawica".

✵

Na Górnym Śląsku w miejscowości Rudniki powstało nowe Koło Szkolne L. M. przy Podstawowej Szkole Żeńskiej Nr 3. Opiekunką Koła jest ob. B. Cychańska. Koło liczy na razie 21 członków, gdyż nie objęło jeszcze wszystkich klas, lecz już wykazuje wielki zapał do pracy, o czym świadczy zbieranie materiałów na wystawę Morską.

Życzymy nowo-powstałemu Kołu owocnej pracy.

Koło Szkolne w Długojowie, okręg radomski, nadesłało sprawozdanie z zebrania i plan pracy na rok 1948. W skład Zarządu weszli: Grabowski Ryszard, Róg Michał i Podlewska Leokadia. Opiekunką Koła jest p. Kostanecka Antonina.

W programie pracy Koła — oprócz pogadanek i imprez dochodowych na rozbudowę floty, uzupełnianie biblioteczki i prenumeraty czasopism — należy umieścić: modelarstwo jednostek pływających (z papieru, kory, drzewa), oraz przygotowanie wystawy prac Koła na zakończenie roku szkolnego.

Życzymy wszystkim członkom Koła— pomyślnego wyniku pracy.

KIEDY KOŁO CECHUJE ENERGIA

Sekretarz Okręgu Olsztyńskiego, ob. Tucewiczówna, odwiedziła Koło Szkolne Ligi Morskiej przy Szkole Powszechnej Nr. 1. w Piszu i oto, co pisze nam o tym młodym, bo dopiero w listopadzie 1947 r. zorganizowanym Kole. Liczy one 70 członków. Założycielką i opiekunką Koła jest ob. Teodozja Możarowska. Zdając sobie sprawę z wagi uprawiania sportów wodnych, Koło zwróciło się do Dyrekcji Fabryk „Sklajak" o okazanie pomocy w formie materiałów budowlanych na wykonanie kajaków. Prośbę koła dyrekcja załatwiła przychylnie.

Niemniej pomyślnie rozwiązana została sprawa modelarstwa. Na prośbę Koła, ob. Jackowiak (felczer P. C. K.) podjął się nadać kierunek pracy w modelarni. Salę i warsztat Koło otrzymało w gmachu szkoły dzięki poparciu kierownictwa szkoły. Koło uchwaliło zaprenumerować 20 egz. „Młodzieży Morskiej" zakupić banderę w Centrali Gospodarczej przy Zarządzie Głównym L. M. i 40 odznak członkowskich. Koło podjęło się również zorganizować Kącik Morski w świetlicy szkolnej. Nie ograniczając się do pracy wśród członków Koła, ligowcy postanowili oddziaływać i na niezrzeszonych kolegów jak i na młodzież Szkoły Zawodowej i Gimnazjum — celem pozyskania ich w szeregi L. M. Koło przygotowuje również program na Wieczornicę Morską w Olsztynie.

Na szczególne wyróżnienie zasługuje inicjatywa Koła, mająca na celu zorganizowanie wycieczek do Elbląga i drogą wodną do Gdańska i Gdyni. W tym celu będą urządzane imprezy dochodowe celem uzyskania funduszów. Członkowie Koła liczą również na pomoc rodziców.

Od siebie wyrażamy pełne uznanie dla pracy Koła i jego opiekunki. Życzymy pomyślności w dalszej pracy. Chętnie będziemy informować naszych Czytelników o Waszych nowych osiągnięciach. Podajemy Wam adres Koła szkolnego, celem nawiązania kontaktu i ustalenia warunków współzawodnictwa: Koło Ligi Morskiej przy 7 — klasowej Szkole Powszechnej we wsi Wykroty, pow. Bolesławice, poczta Zebrzydowa, woj. Wrocławskie.

(R. G.)

Szachy

(Redaguje H. Malinowski)

KADRA – MISTRZEM
Marynarki Wojennej



Turniej. fot. W.A.F.

W ub. mies. zostały zakończone pierwsze drużynowe mistrzostwa Mar. Woj. w których wzięło udział sześć najlepszych drużyn reprezentowanych przez 36 szachistów z różnych jednostek Mar. Woj. Walka o zaszczytny tytuł mistrza była zacięta i dopiero w ostatniej rundzie drużyna kadry Mar. Woj., wygrywając na „sucho" z Komendą Portu, wysunęła się na pierwsze miejsce. Sukces młodej drużyny w składzie której wystąpili wyłącznie marynarze młodego rocznika jest całkiem zasłużony. W drużynie tej grali: 1) mar. Bełko, 2) st. mar. Martuła, 3) st. mar. Kubylis i 4) mar. Turliński. Najlepsze wyniki indywidualne osiągnął st. mar. Kubylis, który wygrał 10 partii pod rząd.

Wice-mistrzostwo zdobyła bojowa drużyna Dywizjonu Ścigaczy z ppor. Buczkiem na czele. Ppor. Buczek zdobył nagrodę za największą ilość punktów, na 1-ej szachownicy. Na trzecim miejscu uplasowała się silna drużyna Sztabu, która do ostatniej chwili była kandydatem na pierwsze miejsce. Czwarte — piąte miejsce zajęły zespoły szachistów Oficerskiej Szkoły Mar. Woj.

W dniu 29 lutego b. r. na uroczystości zakończenia mistrzostw drużynowych, D-ca Mar. Woj., k-admirał Steyer wręczył kapitanowi drużyny mistrzowskiej st. mar. Martule cenny srebrny puchar, jako nagrodę przechodnią, ufundowaną przez T. P. Ż. w Gdyni.

Po zakończeniu zawodów drużynowych rozpoczął się turniej o tytuł mistrza Mar. Woj. Do rozgrywek finałowych weszło 20 najlepszych zawodników. Najlepszy dotychczasowy wynik uzyskał kpt. Pierzyński z OSMW. przed st. mar. Kubylisem.

Powtarzamy rozwiązanie zadania Nr. 1: 1. Ga8 — g2.

Zadanie Nr. 2 wycofujemy z konkursu.

Dobre rozwiązania zadania Nr. 1 przysłali: Augustynowski (Gdańsk), Motyka (Rzeszów), Czerniawski (Toruń), Lembas (Wieliczka). Wszystkim w/wymienionym zaliczamy po 5 punktów.

W następnym numerze ogłosimy nasz nowy konkurs, pod tytułem:

Kto będzie mistrzem świata?

ZADANIE Nr. 3



Białe: Kb1, Wf2, We7, Gb3 (4)
Czarne: Kh8, Hb8, p. b4 (3)
Mat w 3 posunięciach.

Sport w Marynarce Wojennej



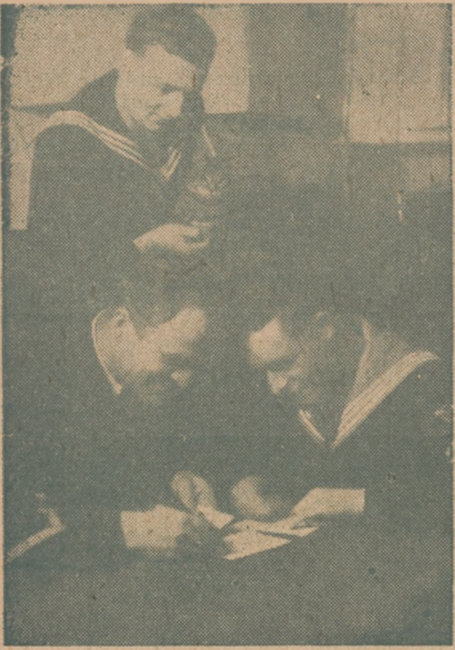
Drużyna siatkówki Ofic. Szkoły Mar. Woj.

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna. Redaguje: Komitet Redakcyjny.
Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-60
Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Druk i klisze wyk. w Z. G. „P. W." Nr. 4 w Gdyni

CENA PRENUMERATY: wraz z przesyłką pocztową — ROCZNA: zł. 250, PÓŁROCZNA: 130, KWARTALNA: 75.—

Zamówienia kierować pod adr.: Centralny Kolportaż, Al. Jerozolimskie 55 z jednoczesnym przekazaniem pieniędzy na konto PKO, Warszawa I-8800.
W sprawie otrzymania zaległych numerów należy pisać p/a Warszawa, Widok 10. W-09942



TACY JESTEŚMY

Różni różnie wyobrażają sobie „wilków morskich". Dla niektórych z pojęciem „wilka" łączy się wizja człowieka z długą brodą i jeszcze dłuższą fajką w zębach, dla innych będzie to ktoś wiecznie wpatrzony w „siną" dal, a fantazja innych stworzy może sobie jeszcze inne typy.

A my? — My jesteśmy tacy właśnie jak nas tu widzicie. I z fajką i bez fajki, z uśmiechem i bez uśmiechu, z kotkiem i bez kotka. Przedstawiamy się Czytelnikom, aby zobaczyli nas takich, jakimi jesteśmy naprawdę...

